جامعة الجزائر 1 -

كلية الحقوق

مسؤولية الناقل الجوي

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الخاص

إعداد الطالب:

مزعاش عبد الرحيم

إشراف الأستاذ الدكتور:

صبحي عرب

أعضاء اللجنة المناقشة

أ.د/البقيرات عبد القادر.......................................رئيسا

أ.د/ صبحي عرب..مشرفا

أ.د/عجة الجيلالي..عضوا

أ.د. /يسعد حورية..عضوا

د. /شامي ليندة..عضوا

د. /جبارة نورة..عضوا

2017 / 2016

شكر وعرفان

أتقدم بالشكر الجزيل إلى أستاذي الفاضل "صبحي عرب"

الذي لم يبخل علي بتوجيهاته وملاحظاته القيمة

شكرا موصولا إلى كل من قدم لي يد العون أو ملاحظات صائبة

بهدف الوصول بهذا العمل إلى بر الأمان

شكرا جزيلا

الإهداء

إلى الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما

إلى العائلة الصغيرة (الزوجة الكريمة، والأبناء) والعائلة الكبيرة (الإخوة والأخوات) وإلى الأصدقاء ورفقاء الدرب

أهدي هذا العمل، راجيا من الله عزوجل التوفيق والسداد

وأن ينفع به طلاب العلم.

LISTE DES PRINCIPALES ABREVIATIONS

ADAS	*Annuaire de Doit Aérien et Spatial*
ADMA	*Annuaire de Doit Maritime et Aérien*
Art	*Article*
Bull.civ	*Bulletin des arrêts de la cour de cassation, chambres civiles*
BT	*Bulletin des Transports*
BTL	*Bulletin des Transports et de la Logistique*
C/	*Contre*
CA	*Cour d'Appel*
Cass.civ	*Cassation civile*
Cass.com	*Cassation commerciale*
CE	*Communauté Européenne*
Ch	*Chambre*
CITEJA	*Comité International Technique des Experts Juridiques Aérien*
CJUE	*Cour de Justice de l'Union Européenne (depuis le 1er décembre 2009)*
D	*Recueil Dalloz*
DTS	*Droit de Tirage Spécial*
Ed	*Edition*
Fasc	*Fascicule*
FMI	*Fonds Monétaire International*
IATA	*International Air Transport Association*
Ibid	*Ouvrage précité*
J.CL	*Juris - Classeur*
J.CL.com	*Juris - Classeur Commercial*
J.CL.T	*Juris - Classeur Transport*
JCP	*Juris - Classeur Périodique (Semaine Juridique)*
JDI	*Journal de Droit International*
JOUE	*Journal Officiel de l'Union Européenne (depuis 1er Février 2003)*
LGDJ	*Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence*
LTA	*Lettre de Transport Aérien*
Obs	*Observations*
Op.cit	*Ouvrage précité*

OACI	*Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO en anglais)*
OPU	*Office des Publication Universitaires*
P	*Page*
PUF	*Presse Universitaire de France*
Préc	*Précité*
Rép.com	*Répertoire de Droit Commercial, Dalloz*
R.D.com (Mar Aérien - Trans)	*Revue de Droit commercial, Maritime, Aérien et des Transports (dites Scapel)*
RFDA	*Revue Française de Droit Aérien*
RFDAS	*Revue Française de Droit Aérien et Spatial*
AGA	*Revue Générale de l'Air*
AGAE	*Revue Générale de l'Air et de l'Espace*
RGDA	*Revue Générale de du Droit des Assurances*
RTD.civ	*Revue Trimestrielle de Droit Civil*
RTD.com	*Revue Trimestrielle de Droit Commercial*
S	*Suivant*
Sect	*Section*
Somm	*Sommaire*
Supra	*ci - dessus*
T	*Tome*
T.com	*Tribunal Commercial*
T.G.inst	*Tribunal de Grande instance*
V	*Voir*
Vol	*Volume*

مقدمـــــــة

يعتبر النقل بواسطة الطائرة الوسيلة المثلى لنقل الأشخاص و البضائع في العصر الحالي، يباهي به عن غيره من طرق النقل الأخرى بأنه وسيلة ربط بين الدول و همزة وصل بين الحضارات و أداة اتصال بين الشعوب، حيث تجتاز الطائرة – في سرعة فائقة – الجبال و السهول و الفيافي و تعبر البحار و المحيطات دون أن تعوقها الموانع الطبيعية و السياسية، من خلالها أصبح العالم صغيراً يمكن للطيران اجتياز أبعد نقطتين فيه في زمن قياسي مقارنة بطرق النقل الأخرى، خاصة مع التطور التكنولوجي أصبح فيه الطيران عملاقا بعد أن تضاءلت – إلى حد بعيد – مخاطر الإستغلال الجوي، و انخفضت – إلى درجة كبيرة – نسبة الحوادث الجوية، و غدا السفر بالطائرة أكثر أمناً و راحة [1].

كما لا تقتصر أهمية النقل الجوي على نقل الركاب، بل تشمل أيضاً نقل البضائع الذي يعد عصب الحياة الاقتصادية، و عامل أساسي في توسيع التجارة و إزدهارها و في نشر المنتوجات الزراعية و الصناعية، حيث تلعب الطائرة دوراً هاماً في نقل البضائع سريعة التلف التي تتطلب سرعة فائقة في نقلها كالفواكه و الزهور و اللحوم و الأسماك الطازجة، والأدوية، لكون الطائرات الحديثة مزودة بغرف خاصة يمكن بداخلها تكييف درجة الحرارة و ضبط نسبة الرطوبة، إلا أن ارتفاع تكلفة النقل الجوي و عدم ملاءمة لعديد من البضائع بسبب ثقل الوزن أو ضخامة الحجم كالمواد الخام و مواد الوقود، قد حد من أنواع البضاعة التي يمكن نقلها بواسطة الطائرة، مما جعل النقل الجوي يتميز بأنه وسيلة أساسية لنقل الأشخاص على خلاف النقل البحري الذي يتمتع بموقف إحتكاري كوسيلة لنقل البضائع على الصعيد الدولي[2] .

---

1 - LATOUR (X), la securité et la sureté des transports aériens, ed- l'Harmattan- Paris 2004, p 27 ets.

2 - VELLAS (F), le transport aérien, economica, Paris – 1993, p 1 ets

كما تبرز الإحصائيات الحديثة التي قامت منظمة الطيران المدني الدولي " OACI" بتجميعها على المستوى العالمي [1] إرتفاع العدد الإجمالي للركاب المنقولين ضمن خدمات النقل الجوي خلال عام 2016 إلى 3,8 مليار راكب[2] و شكل ذلك إرتفاعاً بنسبة 6,8 % مقارنة بعام 2015 الذي بلغ فيه عدد الركاب 3,5 مليار راكب[3] ، و 3,3 مليار راكب خلال عام 2014 [4] [5] ، و بلغ عدد عمليات المغادرة 35,4 مليون على الصعيد العالمي – في عام 2016– وهو ما يشكل إرتفاعاً بنسبة 3,7 % مقارنة بعام 2015 التي بلغت فيه عمليات المغادرة 34 مليون، بينما بلغت 33 مليون خلال عام 2014.

أما حركة الركاب التي يتم تعبير عنها بمقياس الركاب الكيلومتريين الإراديين (RPKS) ضمن مجموعة الخدمات المنتظمة [6]، فقد سجلت إرتفاعاً بنسبة 7,4 %، إذ بلغ العدد وفقاً لهذا المقياس ما يقارب 7124 مليار راكب كيلومتري إيرادي في عام 2016 مقارنة بعام 2015 الذي بلغ 6601 مليار راكب كيلومتري إيرادي، بينما بلغت 6145 مليار راكب كيلومتري إيرادي خلال عام 2014.

---

1 - Voir le site : www.icao.int/about-icao/pages/fr/annual-reports-fr-aspx

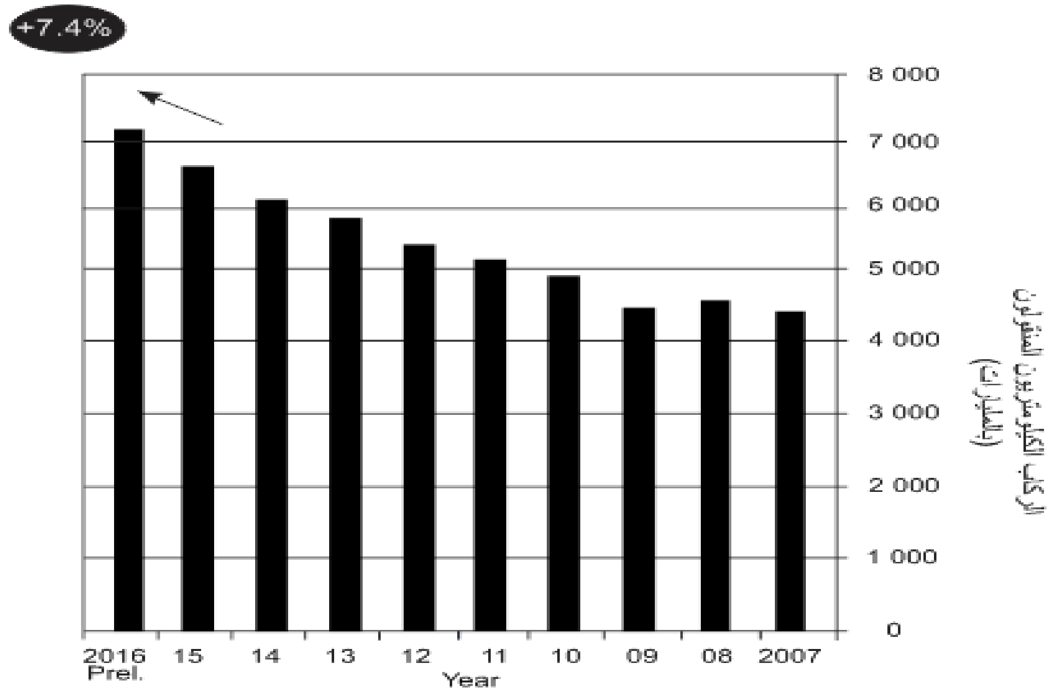
2- Rapport annuel du conseil de l'OACI -2016.

3 - Rapport annuel du conseil de l'OACI -2015.

4 - Rapport annuel du conseil de l'OACI -2014.

5- تبين الإحصائيات التطور السريع في حركة النقل الجوي للأشخاص، حيث بلغ عدد مستعملي الطائرة 1956 سبعة و سبعون (77) مليون راكب، و ارتفع هذا العدد في عام 1971 إلى 411 مليون راكب، و زاد العدد من 1288 مليون راكب عام 1995 إلى 1621 مليون راكب عام 2001، و وصل هذا العدد 2271 مليون راكب في عام 2008، (هذه الإحصائيات مستمدة من التقارير السنوية للمنظمة الدولية للطيران المدني لسنوات: 1956 (DOC 7788), 1971 (DOC 8982) , 1995 (DOC 9667), 2001 (DOC 9786), 2008 (DOC 9916),

6 - Passagers – kilomètres est une unité de mesure qui équivant au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre et surtout utilisée par les administrations ferroviaires et aériennes.



الشكل ١ — مجموع الحركة المنتظمة
الركاب الكيلومتريون الإيراديون المنقولون
(2016-2007)

أما بالنسبة للنقل الجوي للبضائع فقد تم نقل – عام 2016 – ما يقارب 53 مليون طن من البضائع بزيادة قدرها 3,7 % مقارنة بعام 2015 الذي تم نقل فيه ما يقارب 51 مليون طن، بينما تم نقل 33 مليون طن من البضائع خلال عام 2014.[1]

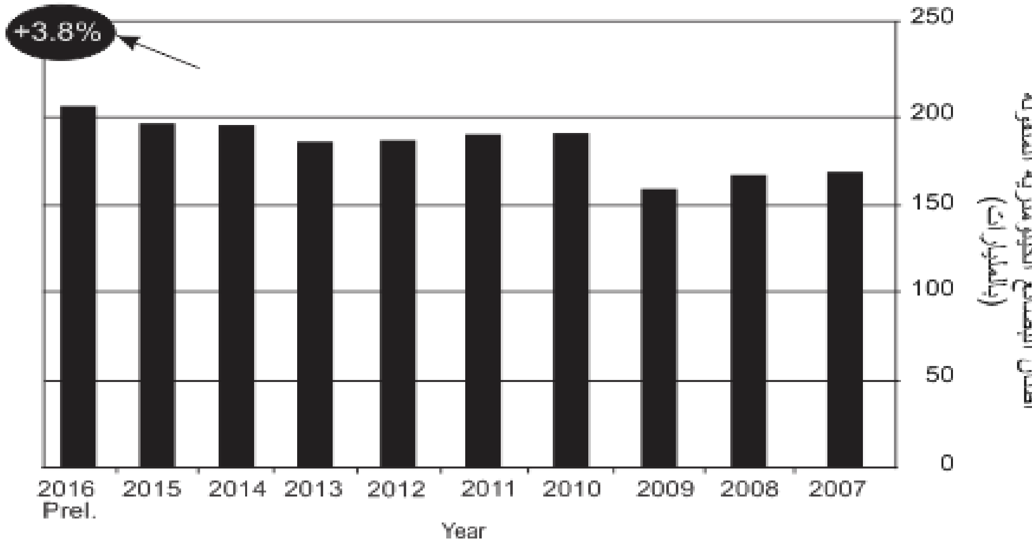
أما سعة الشحن الجوي الدولي المنتظم المعبر عنها بمقياس أطنان البضائع الكيلومترية المنتظمة المنقولة (FTKS)[2] ، فقد بلغت عام 2016 ما يقارب 333 مليار طن كيلومتري أي ما يمثل نمواً بنسبة 3,8 % مقارنة بعام 2015، و يرجع هذا النمو بشكل

1- تم نقل 6.7 مليون طن من البضائع خلال عام 1971 و ارتفع في عام 1995 إلى 21 مليون طن، و زاد العدد إلى 29 مليون طن عام 2001 ليصل إلى 41 مليون طن خلال عام 2008. (هذه الإحصائيات مأخوذة من نفس التقارير السالفة الذكر).

2 - Tonne-kilomètre est une unité de quantité de transport d'une tonne sur un kilomètre . la quantité de transport s'appelle le volume de transport.

- la quantité de transport exprimée en tonne-kilomètres se calcule en effectuant le produit de la masse transportée en tonne (T) par la distance parcourue exprimée en kilomètres (km), par exemple : le transport de 03 tonnes de marchandises sur une distance de 150 kilomètres correspond à une quantité de transport de 3x150= 450 t-km.

رئيسي إلى الأداء القوي لحركة نقل البضائع عن طريق الجو في النصف الثاني من عام 2016، ما يشير إلى النشاط التجاري في عام 2017.

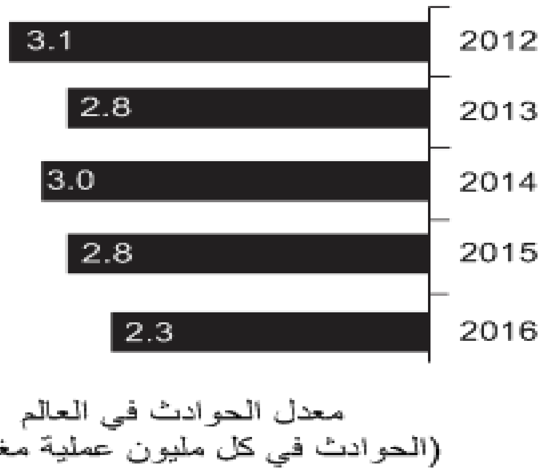


الشكل ٢ — مجموع حركة الشحن المنتظم
بأطنان البضائع الكيلومترية
(2016-2007)

و قد شهد عام 2016 – فيما يتعلق بسلامة الطيران – وقوع 79 حادثة ضمن الخدمات الجوية المنتظمة و هو ما يشكل إنخفاضاً بنسبة 14 % مقارنة بعام 2015 الذي شهد وقوع 92 حادثة، بينما بلغت 97 حادثة خلال عام 2014، و ذلك وفقاً لتحليل لبيانات السلامة العالمية فيما يخص طائرات النقل الجوي التجاري التي تزيد فيها الكتلة القصوى المقررة للإقلاع على 5700 كيلوغرام، و شهد عدد الوفيات في العمليات المنتظمة على الصعيد العالمي إنخفاظاً إلى 183 وفاة مقارنة بـ 474 حالة وفاة خلال عام 2015 و 904 حالة وفاة خلال عام 2014.

بالمقابل ارتفع عدد الحوادث التي أدت إلى وقوع وفيات من مجرد ستة (06) حوادث خلال عام 2015 إلى ثمانية (08) حوادث عام 2016، و شهدت نسبة الحوادث على

الصعيد العالمي إنخفاضاً من 2,3 حادثة لكل مليون مغادرة منتظمة مقابل 2,8 حوادث لكل مليون مغادرة منتظمة في عام 2015، و 3 حوادث خلال عام 2014.



الشكل ٣ — معدل واتجاه الحوادث في العالم 2012-2016

أما في الجزائر، تؤكد إحصاءات وزارة النقل تزايد الطلب على النقل بطريق الجو،[1] حيث بلغ العدد الإجمالي للركاب المنقولين جوًّا 11.724.457 راكب خلال عام 2014، و إرتفع هذا العدد في عام 2015 إلى 12.539.027 راكب، و وصل هذا العدد في عام 2016 إلى 15.061.481 راكب، أما بالنسبة لنقل البضائع فقد تم نقل 39.451,805 طن خلال عام 2014، و ارتفعت سعة الشحن في عام 2015 إلى 41.201,246 طن، و وصل العدد في عام 2016 إلى 43.605,583 طن.[2، 3]

1- بلغ العدد الإجمالي للركاب خلال عام 1994 حوالي 3.370.211 راكب، ثم ارتفع هذا العدد خلال عام 1997 إلى 3.624.708 راكب، لكنه إنخفض في عام 2001 إلى 3.225.142 راكب.

2- أما بالنسبة لنقل البضائع فقد بلغت سعة الشحن 19.771 طن خلال عام 1993، و ارتفعت إلى 21.830 طن خلال عام 1995، لكنها انخفضت خلال عام 2001 إلى 20.287 طن.

3- هذه الإحصائيات مقدمة من طرف وزارة النقل و الأشغال العمومية (سابقاً وزارة النقل)، بعد تجميعها من مؤسسات تسيير 36 مطار على المستوى الوطني و التي تتمثل في :
- شركة تسيير مصالح و منشآت مطار الجزائر (SGSIA) و التي تسير مطار الهواري بومدين.
- شركة تسيير مطارات الجزائر (EGSA/Alger)، و التي تسير كل من مطار بجاية، بوسعادة، الشلف، جانت، القلعة، الوادي، غرداية، حاسي مسعود، حاسي الرمل، إليزي، عين ميناس، عين قزام، عين صالح، ورقلة، تمنراست، الأغواط.
- شركة تسيير مطارات وهران (EGSA/Oran)، تسير كل من مطار وهران، تلمسان، بشار، أدرار، تندوف، برج باجي مختار، تيميمون، تيارت، معسكر، المشرية، البض.
- شركة تسيير مطارات قسنطينة (EGSA/Constantine)، والتي تسير كل من مطار عنابة، باتنة، بسكرة، قسنطينة، جيجل، سطيف، تبسة.

كما عرف قطاع النقل الجوي في الجزائر بعض الحوادث المميتة منها سقوط طائرة تابعة للخطوط الجوية الجزائرية في 06 مارس 2003 بسبب عطل قي المحركات ثوان قليلة بعد الإقلاع في رحلة داخلية تربط مدينة تمنراست بالجزائر العاصمة أدت إلى مقتل 103 ضحية منهم 97 من الركاب و 6 من طاقم الطائرة.

كما يتميز النقل الجوي – إلى جانب عاملي السرعة و الأمان – أنه ذو طابع دولي، حيث بعد ساعة أو بضع الساعة من إقلاع الطائرة من مطار القيام، حتى تكون قد إجتازت حدود الدولة و مزقت سماء دولة أو دول أخرى.

و أمام هذه العوامل، أصبح من الضروري وجود تشريع دولي في صورة قواعد دولية موحدة تحكم مسؤولية الناقل الجوي، خاصة مع التوسع الكبير الذي طرأ على النقل الجوي الدولي و كثرة المنازعات المتعلقة بالنقل الجوي الناجمة عن حوادث الطيران، لذلك إستشعرت العديد من الدول ضرورة وضع قواعد موحدة تحكم منازعات النقل الجوي الدولي، عندما وجهت الحكومة الفرنسية دعوتها في 07 أوت 1923 إلى عقد مؤتمر دولي بباريس الذي انعقد في 23 أكتوبر 1925 شاركت فيه 48 دولة أسفر إلى وضع مشروع اتفاقية بشأن مسؤولية الناقل الجوي، حيث أنعقد مؤتمر دولي ثاني للقانون الجوي الخاص في مدينة وارسو البولندية في الفترة بين 04 إلى 12 أكتوبر 1929 أفضى في النهاية إلى إصدار اتفاقية معروفة باسم الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 [1].

لقد أدى تطبيق هذه الاتفاقية فترة طويلة من الزمن دون تعديل إلى بعض الانتقادات خاصة الأمريكية الموجهة إلى الحد الأقصى للمسؤولية في حالة نقل الركاب، و تحت تأثير الضرورة الإقتصادية و الفنية، دفعت إلى تعديلها بموجب بروتوكول لاهاي الذي وقع في 28 سبتمبر 1955[2] و الذي رفع الحد الأقصى لتعويض المسؤولية في حالة نقل

1- صادقت الجزائر على اتفاقية وارسو 1929 بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج - ر- عدد رقم 26 لسنة 1964.

2- صادقت الجزائر على بروتوكول لاهاي بموجب المرسوم السالف الذكر.

الركاب، غير أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت الإنضمام إلى بروتوكول لاهاي لعدم رضاها بما جاء به من تعديلات مطالبة بتعديلات جدية في أحكام مسؤولية الناقل الجوي تحت التهديد بالانسحاب من إتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929.

و تفادياً لهذا الانسحاب الأمريكي من الاتفاقية قامت المنظمة الدولية للنقل الجوي "I.A.T.A" [1] بمجهودات ضخمة من أجل إقناع شركات النقل الجوي الكبرى برفع الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب، أفضت في النهاية إلى إبرام اتفاق في الرابع ماي 1966 بمونتريال، فرضت من خلاله الولايات المتحدة حماية خاصة لرعاياها عندما تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الرسو واقعة على أراضيها، مما أدى إلى الإخلال بمبدأ المساواة بين الأطراف أمام المرفق العام بما ينطوي عليه من مساس بسيادة الدول الأطراف في اتفاقية وارسو.

وأمام هذا الوضع تعالت أصوات الفقه والمؤسسات المعنية بشؤون الملاحة الجوية تطالب بعقد مؤتمر دولي لتدليل العقبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الإتفاق و قواعد اتفاقية وارسو، أفضت في النهاية إلى التوقيع على بروتوكول جواتيمالا في 08 مارس 1971[2]، الذي جاء بتعديل جذري في نظام المسؤولية إذ قرر تخلي عن المسؤولية الشخصية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي في نقل الركاب و تبني المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر و تحمل التبعة بالإضافة إلى رفع حد المسؤولية إلى نحو إثني عشر ضعف عن الحد المقرر في اتفاقية وارسو الأصلية، و بعد أربع سنوات من ذلك أبرمت بروتوكولات مونتريال الأربعة في 25 سبتمبر 1975، إنصبت الثلاث الأولى منها على تعديل أساس إحتساب التعويض في كل من اتفاقية وارسو الأصلية و بروتوكول لاهاي و جواتيمالا و الرابع خاص بنقل البضائع.[3]

---

1 - www.iata.org

2- هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ و لم تصادق عليه الجزائر.

3- دخل كل من بروتوكول مونتريال الأول و الثاني لعام 1975 حيز التنفيذ في 1998/02/15، و دخل بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 بتاريخ 1998/06/14 بينما لم يدخل بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975 حيز التنفيذ إلى يومنا هذا، و لم تصادق الجزائر على هذه البروتوكولات.

وبسبب دخول بعض هذه البروتوكولات دون البعض الآخر حيز التنفيذ وانضمام بعض الدول دون البعض الآخر إليها، أدى إلى تعدد القواعد والأحكام التي أصبح يخضع لها النقل الجوي الدولي بصفة عامة ومسؤولية الناقل الجوي الدولي بصفة خاصة واختلال فكرة التوحيد التي استهدفتها الإتفاقية ووضعت من أجلها، دفعت بالمجتمع الدولي إلى التفكير في إعادة النظر في القواعد الموحدة التي جاءت لتحكم النقل الجوي الدولي في اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها، وذلك عن طريق وضع إتفاقية جديدة تحل محل نظام وارسو ترضي الكافة وتلزمهم، وتحكم النقل الجوي الدولي بنصوص تراعي ظروف العصر الإقتصادية والتقنية و السياسية.

وبعد جهود مضنية صدرت في 28 ماي 1999 إتفاقية مونتريال الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، إلا أن هذه الاتفاقية الجديدة التي دخلت حيز التنفيذ في الرابع من نوفمبر عام 2004، والتي تعد تحديثاً لنظام وارسو ومراجعة شاملة لأحكام اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها [1].

إضافة إلى الإتفاقيات الدولية التي تعد مصدراً من مصادر قانون النقل الجوي بصفة عامة ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، نظمت القوانين الداخلية للدول مسؤولية الناقل الجوي بإنضمام لهذه الإتفاقيات والمصادقة عليها، منها الجزائر- التي صادقت على إتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955- التي أصبحت نافذة على الملاحة الجوية الجزائرية و قانون الطيران المدني الجزائري المعدل رقم 98-06 الصادر بتاريخ 27 جوان 1998 [2] والتي جاءت أحكامها تطبيقاً لنصوص هذه الاتفاقية، بالإضافة إلى المراسيم التي وضعت لتنظيم بعض أحكام هذا القانون.

1- دخلت اتفاقية مونتريال حيز التنفيذ في 2003/11/04 و لم تصادق عليها الجزائر.

2- ج – ر – عدد رقم 48 لسنة 1998.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي محل خلاف لدى الفقه والقضاء حول مفهومها وطبيعتها وأساسها وأحكامها، إلا أن الكل يجمع على ضرورة التزام الناقل الجوي أو تابعيه بتعويض المتضررين مما دفعنا لاختيار هذا الموضوع محاولة منا تحديد المسؤول عن التعويض والنظام القانوني الواجب التطبيق على المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن حوادث الطيران، وعندما خضت في جزئيات الموضوع وجدت أن نظام مسؤولية الناقل الجوي سواء في التشريعات الدولية والداخلية يثير عدة إشكالات قانونية تستوجب البحث والدراسة خاصة بعد دخول اتفاقية مونتريال 1999 حيز التنفيذ، والتي سعت إلى تحقيق التوازن بين المصالح المتضاربة لطرفي عقد النقل.

كما تظهر أهمية الموضوع في معرفة ما يمكن تصنيفه كحادث الذي يسمح للمتضررين من ركاب أو شاحنين طلب التعويض عن الأضرار الناجمة عنه مع تحديد النطاق الزماني و المكاني للمسؤولية و من له الحق في المطالبة بالتعويض.

لذلك اخترت نظام المسؤولية المدنية للناقل الجوي موضوعا لأطروحتي، بعد أن تبين لي ما يثيره هذا النظام القانوني من خلافات حول المسائل التي يتناولها، رغم وجود بعض الدراسات المتخصصة في كل من العالمية الغربي والعربي عامة والقانون الجزائري خاصة محاولا إلقاء الضوء على ما ثار بشأن ذلك من خلاف من جهة، وحرصي على ما تكون دراستي مقارنة بين التشريعات الدولية والتشريع الجزائري من جهة أخرى.

وبالتالي يمكن حصر موضوع دراستنا في المسؤولية المدنية للناقل الجوي على الصعيدين الدولي و الداخلي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب و الشاحنين أو التأخير في عملية النقل، سواء من حيث:

1- أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية ناجمة عن إخلاله بالتزام عقدي المتمثل في ضمان سلامة الركاب والمحافظة على البضاعة والأمتعة والعناية بها، سواء على أساس المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل والتي

تتسع فيها طرق الإعفاء من المسؤولية، أو المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة والتي تضيق فيها طرق الإعفاء.

2- تواتر التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي أدى إلى تنازع بين اتفاقية وارسو 1929 الأصلية و بين البروتوكولات المعدلة لها خاصة مع عدم تطابق عدد الدول التي صادقت على الاتفاقية الأصلية مع عدد الدول المصادقة على البروتوكولات المعدلة لها و التي دخلت حيز التنفيذ خاصة بروتوكول لاهاي لعام 1955، مما أثار التساؤل حول سريان الإتفاقية الأصلية قبل تعديلها أم تطبيق أحكام الإتفاقية بعد تعديلها؟

3- موقف كل من الفقه والقضاء حول تفسير بعض نصوص التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي التي لم تضع مدلولا لها، مما جعل الفقه و القضاء يتصديان لهذه المسألة، حيث تراوح موقف الفقه في تفسيراته بين المفهوم الضيق و الواسع، عكس القضاء الذي درج في أحكامه على الأخذ بالمفهوم الواسع.

4- عمدت بعض التشريعات الداخلية إلى جعل النقل الجوي الداخلي بصفة عامة و مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة خاضعاً إما لأحكام إتفاقية وارسو أو مونتريال، الغرض منه توحيد هذه الأحكام على الصعيدين الدولي و الداخلي.

ومن خلال ما تقدم، فإن إشكالية هذا البحث تدور حول:

ما مدى تحديد وتنظيم كل من إتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال 1999 لأحكام مسؤولية الناقل الجوي على نحو يحقق التوازن بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين الجويين ومستخدمي النقل الجوي من ركاب وشاحنين؟ ومدى إنعكاسها على التشريع الجزائري؟

للإجابة على هذه الإشكالية التي أثارتها طبيعة موضوع دراستنا، إقتضت منا الإجابة الإعتماد على منهجية وظفنا من خلال ثلاث مناهج مختلفة.

أما إعتمادنا على المنهج الوصفي التحليلي على اعتبار أن القواعد الدولية الواردة في الإتفاقيات الدولية و المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي هي الأصل، و القواعد الواردة

في القوانين الداخلية بما فيها قانون الطيران المدني هي الفرع، حيث بعد سرد و عرض الأحكام القانونية و الآراء الفقهية و الأحكام القضائية المتعلقة بموضوع دراستنا، قمنا باجراء تحليل معمق لكل جزئية من جزئيات الموضوع محل البحث مع إبداء – في بعض المسائل – وجهة نظرنا الشخصية حيالها، كما إعتمدنا أيضا على المنهج التاريخي الذي فرضه التطور المستمر لقواعد مسؤولية الناقل الجوي التي تعرف حركية مستمرة فلم يكتب لها الإستقرار و لن تستقيم هذه الدراسة من دون البحث في التطور التاريخي الذي عرفته المسؤولية المدنية للناقل الجوي للأشخاص والبضائع على الصعيدين الدولي والداخلي. أما استخدام المنهج المقارن فكان من منطلق أن كل الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي الدولي كان نتاج توافق بين مختلف الأنظمة القانونية الوطنية ومألها التطبيق أمام القضاء تتطلب البحث فيها، خاصة مع تعدد الإتفاقيات والبروتوكولات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي بإستخدام المنهج المقارن من خلال المقارنة فيما بينها، وأيضاً بينها وبين قانون الطيران المدني الجزائري بإبراز أوجه التشابه والإختلاف.

وبناءاً على ما تقدم قسمنا دراستنا إلى بابين: الأول منهما خصصناه لأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي، والذي قسمناه إلى فصلين منفصلين، أحدهما لأحكام مسؤولية الناقل الجوي تطرقنا فيه إلى تطور مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي كمبحث أول، أما المبحث الثاني فخصصناه إلى مجال تطبيق مسؤولية الناقل الجوي سواء من حيث أركان المسؤولية ومجال تطبيقها.

أما الفصل الثاني فخصصناه إلى التطرق إلى حالات مسؤولية الناقل الجوي سواء في نقل الركاب أو البضائع أو التأخير في عملية النقل مع تبيان شروط كل حالة كمبحث أول، أما المبحث الثاني فخصصناه إلى طرق الإعفاء من المسؤولية.

أما الباب الثاني فخصصناه إلى أحكام التعويض عن الأضرار الناجمة عن مسؤولية الناقل الجوي حيث قسمناه إلى فصلين، تطرقنا في الفصل الأول إلى مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والتشديد، وقسمناه إلى مبحثين: الأول تطرقنا فيه إلى المسؤولية المحدودة للناقل الجوي والمبحث الثاني للمسؤولية غير المحدودة.

أما الفصل الثاني فخصصناه إلى آليات التعويض عن الأضرار الناجمة عن مسؤولية الناقل الجوي الذي قسمناه بدوره إلى مبحثين الأول تطرقنا فيه إلى التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، والثاني لدعوى المسؤولية التي يرفعها المتضررون على الناقل الجوي للحصول على التعويض المقرر قانوناً.

وختمنا دراستنا بخاتمة استخلصنا فيها جملة من النتائج والإقتراحات ختمنا بها هذه الدراسة.

الباب الأول

النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

الباب الأول:

النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

تخضع مسؤولية الناقل الجوي لنظامين قانونيين مختلفين وذلك باختلاف نوعية عقد النقل، فهناك من جهة النقل الجوي الدولي الذي حددته كل من اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999 الخاصتين بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، ومن جهة أخرى النقل الجوي الداخلي الذي يخضع للقوانين الوطنية الخاصة بالملاحة الجوية، كقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 – 06.

وتعد مسؤولية الناقل الجوي من أبرز المسائل التي يثيرها النقل و أكثرها بحثا "فقها وقضاء"، فهي المجال الخصب للمنازعات بين الناقلين الجويين والعملاء من ركاب وشاحنين حيث يطالب كل منهم بأن تميل الدفة ناحيته أو على الأقل إقامة توازن بين مصالحهما المتضاربة.

لذلك اهتم المجتمع الدولي في محاولاته المستمرة لتنظيم أحكام النقل الجوي بوضع القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي، سواء تعلقت بتحديد الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين من ناحية (الفصل الأول)، وحالات المسؤولية الناجمة عن هذه الأضرار وطرق دفعها من ناحية أخرى (الفصل الثاني).

الفصل الأول:

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي

عرف قطاع النقل الجوي تطورا سريعا لم تعرفه باقي أنواع النقل الأخرى، مما عجل بظهور قواعد خاصة داخلية تنظم النقل الجوي بما فيها أحكام مسؤولية الناقل الجوية، كالقانون الألماني لعام 1922، والقانون الفرنسي لعام 1924.

وانطلاقا من الصفة الدولية للنقل الجوي والتصاق المخاطر الجوية بالاستغلال التجاري للطائرة، أضحت الحاجة ملحة إلى قيام المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي الدولي، أبرزها القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، على نحو يحقق التوازن بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين الجويين والعملاء من ركاب أو شاحنين.

إن الأحكام القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي سواءًا في التشريعات الداخلية أو الدولية تسعى إلى تحديد طبيعة المسؤولية عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين وأساسها القانوني من جهة، التي عرفت تطورا كبيرا سواء في التشريعات الدولية والداخلية (المبحث الأول)، ومجال تطبيق أحكامها من جهة أخرى (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

تطور مسؤولية الناقل الجوي

تطورت مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي تطورا كبيرا، فبعدما كانت أحكامها –في البداية– تسعى إلى تحقيق الحماية الاقتصادية والتشريعية لمؤسسات النقل الجوي من أجل تشجيع قطاع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على الناقلين الجويين حتى لا ينعكس ذلك سلبا على النقل الجوي في بداية مهده سواء من حيث طبيعة المسؤولية وحدود التعويض عنها.

لكن التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي وتضاؤل مخاطر الاستغلال الجوي إلى حد بعيد، وانخفاض نسبة الحوادث الجوية إلى درجة كبيرة ، حيث أصبح السفر بالطائرة أكثر أمنا وراحة، مما دفع بالتشريعات الدولية والداخلية إلى توفير الحماية القانونية للعملاء من تعسف الناقلين الجويين بإحداث انقلاب في نظام المسؤولية عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب أو الشاحنين، عكس المشرع الجزائري الذي بقي متمسكا بنفس الأحكام المستمدة من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 منذ الاستقلال إلى يومنا هذا دون تغيير.

–ولدراسة طبيعة مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الداخلي والدولي سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى ما يلي:

- المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القوانين الداخلية.
- المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي.
- المطلب الثالث: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري.

المطلب الأول:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القوانين الداخلية

كانت الأنظمة القانونية الداخلية لشتى الدول متباينة فيما بينها تباينا كبيرا حول تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، والأساس القانوني الذي تبنى عليه.

فقد تأثرت مجموعة من التشريعات الداخلية بنظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وقد أخذت بهذا النظام في قوانينها الداخلية بعض تشريعات القانون المكتوب كالقانون الفرنسي، وأيضا دول القانون الأنجلو- أمريكي كإنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية (الفرع الأول).

كما تبنت بعض التشريعات الداخلية نظام المسؤولية الموضوعية المؤسسة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، حيث تتحقق المسؤولية المدنية للناقل الجوي بمجرد وقوع الضرر، ولا يستطيع هذا الأخير التخلص منها إلا في حالات قليلة، كما لو يرجع الضرر إلى خطأ المضرور نفسه، وأخذ بها القانون الألماني والسويسري، والروسي، والكثير من دول أوروبا الشرقية. (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

المسؤولية الشخصية للناقل الجوي

تقوم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل أو أحد تابعيه والناجم عن إخلاله بالإلتزام الملقى على عاتقه، والمتمثل في سلامة الركاب أو المحافظة على البضائع أو الأمتعة.

لكن اختلفت التشريعات الداخلية في تحديد طبيعة هذه المسؤولية، ويعود أصل الاختلاف بين تلك الأنظمة إلى مصدر قيام مسؤولية الناقل، ألا وهو الإخلال بعقد النقل كما

هو الحال في النظام القانوني الفرنسي (أولاً)، أم ناجم عن الفعل الضار كما هو الشأن في الأنظمة الأنجلوسكسونية (ثانيا).

أولا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في النظام القانوني الفرنسي.

مرت على النظام القانوني الفرنسي فترة من الزمن خضع النقل الجوي خلالها للقواعد العامة الواردة في المجموعتين المدنية والتجارية التي تحكم مسؤولية الناقل البري والمائي. ولم تكن هذه القواعد ملائمة للتطبيق على النقل الجوي الذي يتميز عن طرق النقل الأخرى في كثير من الخصائص والسمات، مما دفع بالمشرع الفرنسي إلى وضع قواعد خاصة بمسؤولية الناقل الجوي من خلال قانون 31 ماي 1924 المعدل عام 1957.

لذلك سنتطرق إلى: إخضاع أحكام مسؤولية الناقل الجوي للقواعد العام (أ)، ثم بعد ذلك إلى طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل قانون 1924 المعدل (ب).

أ/ إخضاع أحكام مسؤولية الناقل الجوي للقواعد العامة:

لم يحض النقل الجوي في بداية عهده بتشريع خاص ينظم مسؤولية الناقل الجوي، بل كان يخضع للقواعد العامة الواردة في المجموعتين المدنية والتجارية التي تحكم مسؤولية الناقل البري والمائي،[1] حيث نظم المشرع الفرنسي عقد نقل البضائع البري والمائي من خلال نص المادة 1147[2] وما بعدها من التقنين المدني، والمادة 96 من التقنين التجاري، هاتين المادتين أقرتا بمسؤولية الناقل العقدية عن الضرر الذي يصيب الشاحن الناجم عن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، أو التأخير في نقلها.[3]

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة 1985، ص 58 وما يليها.

[2] Art 1147 code civil Français : « le débiteur est condamné s'il y a lieu au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison de retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y aucune mauvaise foi de sa part. »

[3] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه –جامعة القاهرة- 1985، ص67.

وأمام الفراغ التشريعي المنظم لنقل الركاب تردد القضاء في أحكامه بين المسؤولية التقصيرية التي تلزم المتضرر إثبات خطأ الناقل الذي سبب له ضررا، والمسؤولية العقدية التي تقوم بمجرد وقوع الضرر من خلالها يعفى المتضرر من إثبات خطأ الناقل[1].

1- المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي:

أخضع القضاء الفرنسي – في بداية الأمر[2]– نقل الركاب لقواعد المسؤولية التقصيرية في دعاوى التعويض التي رفعت ضد الناقلين من قبل الركاب أو ورثتهم، حيث أخضعت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 1884 نقل الركاب لأحكام المسؤولية التقصيرية، واستندت في ذلك لأحكام المواد 1382 مدني وما يليها، والتي تفرض على المتضرر إثبات خطأ الناقل، والضرر الناجم عنه ورابطة السببية بينهما على اعتبار أن الفعل الضار الذي يصيب الراكب يدخل في نطاق المسؤولية التقصيرية.[3]

كما رفضت تطبيق أحكام المادة 1784 مدني فرنسي على نقل الركاب، مقررة أن هذا النص يتعلق بنقل البضائع والأضرار الناجمة عنه، ولا يسري على نقل الأشخاص بالنظر للاختلاف الجوهري بين نقل الأشخاص ونقل البضائع، إذ تظل الأخيرة ساكنة وخاضعة لسيطرة الناقل، بينما يظل الراكب متمتعا بقدر من الحرية خلال فترة النقل، مما يحول دون تطبيق أحكام المادة 1784 مدني على نقل الأشخاص.[4]

وفي ظل هذا التطور انعكست أحكام المسؤولية التقصيرية على مختلف أنواع النقل بما في ذلك النقل الجوي، إذ مد القضاء تطبيق أحكامها على الأضرار اللاحقة بالمسافرين

---

[1] LUREAU (D), exonération et limitation de responsabilité du transporteur aérien en droit international et droit comparé. thèse L.L.M Mc Gill University, Montréal 1959 p50 et JOUBER JEAN (G), l'insititution progressive du contrat de transport aérien (1919-1939), thèse pour le doctorat, université Marseille III – 1974 p37.

[2] Cass- civ- 10/11/1884, D 433-3-1885. مشار إليه في وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، شركة ناس للطباعة – مصر، الطبعة الأولى 2004، ص 13.

[3] RODIERE (R), droit des transports terrestres et aériens, DALLOZ Paris, 1973 p347 et FRICOTELLE (J), aviateurs et particuliers –étude de droit interne aérien, thèse pour le doctorat, université Paris 1923 p95.

[4] دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه – جامعة تلمسان، 2009-2010، ص15، و.يحيى أحمد البنا، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية -1992، ص65 و66.

عبر الجو، حيث يجوز للمتضرر الاستناد إلى قواعد المسؤولية التقصيرية التي يتوجب عليه في ظلها إثبات خطأ الناقل.[1]

لكن إخضاع مسؤولية الناقل الجوي لقواعد المسؤولية التقصيرية لم يسلم من نقد جانب من الفقه الذي يدعم الطبيعة العقدية كأساس لمسؤولية الناقل، لأن العلاقة ما بين الناقل والراكب هي علاقة عقدية يحكمها عقد النقل، وكل حادث يقع أثناء تنفيذ عقد النقل تترتب عنه المسؤولية العقدية للناقل الجوي لا التقصيرية.

2- المسؤولية العقدية للناقل الجوي:

وأمام الموقف الذي يضفي الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي، دفع بالقضاء الفرنسي إلى التحول عن قضاءه السابق الذي يقيم الطبيعة التقصيرية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي إلى قواعد المسؤولية العقدية عما يصيب الركاب من أضرار التي تجد أساسها في عقد النقل ذاته، لأنه من غير المعقول أن ينحصر التزام الناقل إيصال الراكب إلى الجهة المقصودة أيا كانت حالته، سواء وصل سالما أو جريحا، أو جثة هامدة، بل يتوجب عليه نقل الراكب في الميعاد المتفق عليه دون أن يصيبه ضرر، فإذا وصل الراكب مصابا بجروح أو متأخرًا أو لم يصل إطلاقا، عد الناقل مسؤولا عن هذه الأضرار مسؤولية عقدية استنادا لنص المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي، وهو ما أقره القضاء الفرنسي في الحكم الصادر عن محكمة السين- القسم المدني- في 18 ديسمبر في عام 1922[2]، بمسؤولية الناقل الجوي طبقا للقواعد العامة التي تسري على جميع أنماط النقل دون استثناء بما فيها النقل الجوي الذي يعد وسيلة نقل حديثة العهد، وأن سكوت المشرع عن وضع قواعد خاصة تحكم النقل

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص65.

[2] T-.Civ. Seine. 18/12/1922 Rev. Jur. Inter. Loc.Aér. 1922 p250.

- مشار إليه في عبد الستار التليلي شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع –الجزائر- 1976، ص07

الجوي يلزم المحاكم بتطبيق القواعد العامة للمسؤولية العقدية المنصوص عليها في المادة 1147 مدني التي تلزم المدين بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ ما التزم به في العقد.[1]

كما أقرت محكمة النقض الفرنسية في العديد من قراراتها[2] بأن عقد النقل الجوي يلقي على عاتق الناقل الجوي التزاما عقديا بضمان سلامة الراكب طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية التي تخضع لها عقود النقل الأخرى كالنقل البري والمائي، حيث تعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ الثابت الناجم عن الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، ولا يمكن نفي هذه المسؤولية إلا عند إثبات السبب الأجنبي الذي أحدث الضرر.

لكن استمرار إخضاع النقل الجوي ونظام المسؤولية للقواعد القاسية كان وقعها سيئا على فئة الناقلين، لأنه لم يأخذ في حسبانه أن الطيران –كوسيلة جديدة للنقل– له مقوماته وظروفه التي تختلف عن طرق النقل الأخرى، وبالتالي يحتاج إلى تشجيع والعمل على تطويره والارتقاء به من جميع الجوانب، بما في ذلك الجانب القانوني.[3]

وأمام إلحاح شركات الطيران ودعوة الفقه إلى وضع نظام خاص بالنقل الجوي تراعى فيه الظروف المحيطة بالطيران ومخاطره، ويضمن لهم حماية فعالة من مخاطر الاستغلال الجوي، والكف عن تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية على النقل الجوي [4]، تدخل المشرع الفرنسي وأصدر في 31 ماي 1924 قانون خاص بالملاحة الجوية ضمنه أحكام خاصة بمسؤولية الناقل الجوي[5] .

---

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص45

[2] Cass.Civ . 12/05/1930, et 11/02/1931, D. 1932, p5. Note Ripert : « en matière de transport aérien... le transporteur tient en principe du contrat l'obligation de conduire saines et sauves à destination les personnes transportées. »

[3].Zoghbi (H), la responsabilité aggravée du transporteur aérien, thèse de doctorat – Université Paris 1959 p 13 : « adopter un régime favorable au transporteur aérien, à cause de la nouveauté de ce moyen de transport, des risques inhérents au milieu dans lequel il s'exerce, et de la nécessité de son développement, tout en protégeant les intérêts des usagers. ».

[4] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص19.

[5] Loi du 31 Mai 1924 relative à la navigation aérien. JORF du 3 Juin 1924, p 5046.

ب/ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل قانون 1924 المعدل:

نظم المشرع الفرنسي في قانون 31 ماي 1924 أحكام مسؤولية الناقل الجوي من خلال المواد 41 إلى 48 منه، حيث وضع نظاما مختلطا، يجمع بين النقل البري والنقل البحري، فهو من جهة ظل أمينا على تطبيق القواعد العامة على النقل الجوي مع مراعاة مصالح العملاء من ركاب وشاحنين، ومن جهة أخرى حقق حماية لصالح الناقلين الجويين من خلال وضع قواعد خاصة استمدها من القانون البحري.[1]

ولقد أبقى هذا القانون على نظام المسؤولية العقدية للناقل الجوي القائمة على أساس الخطأ المفترض من جنب الناقل، ومصدرها يتمثل في إخلال الناقل بالتزام ضمان سلامة الركاب، أو البضاعة أثناء عملية النقل، والذي يعد التزاما بتحقيق نتيجة كاملة تقوم على أساسه مسؤوليته، ولا يستطيع دفع مسؤوليته إلاَّ إذا أثبت أنه وتابعيه قد بذلوا العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر، أو إقامة الدليل على وجود سبب أجنبي أدى إلى وقوع الضرر[2] استنادا لنص المادة 41 منه، وبالتالي لم يراعي هذا القانون مصالح الناقل الجوي إلا بقدر ضئيل عند السماح له بنفي المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، أو عيب ذاتي في البضاعة مثلا.[3]

لكن بالمقابل أوجد هذا القانون من خلال نص المادة 42 منه نظاما خاصا يعرف باسم المسؤولية الاتفاقية «*Responsabilité Conventionnelle* » ، خفف من خلالها عبء هذه المسؤولية على الناقل، إذ أجاز المشرع الفرنسي للناقل الجوي التخلص من المسؤولية إذا ما وضع في بنود العقد شروط للإعفاء من المسؤولية الناجمة من الخطأ الملاحي « *Fautes Nautiques* »،

[1] Bœuf (G- J), les participations maritimes françaises dans les compagnies de navigation aérienne, thèse pour le doctorat, université d'Aix-Marseille 1965, p62 ets, et LEPAYSAN (P-F), les applications de l'article 1384 Alinéa 1er du code civil en droit maritime et en droit aérien, thèse pour le doctorat, université de Rennes 1958, p92.

[2] CHAUVEAU (p) : droit aérien, librairies techniques, Pars, 1951, pp 201 et 202.

[3] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص72.

أو تترتب عن مخاطر الجو « *Risque de l'air* »[1] ، حيث يتوجب على الناقل للاستفادة من نظام المسؤولية المخففة « *Responsabilité allégée* »، إثبات صلاحية الطائرة للملاحة وقت الإقلاع، وحيازة الطاقم الملاحي على الوثائق والشهادات النظامية التي تثبت أنهم مؤهلين علميا وفنيا لقيادة الطائرة، مع حصولهم على التراخيص والشهادات الإدارية الصادرة من السلطات المختصة [2]، مما يترتب عنه تحول التزام الناقل من التزام بتحقيق نتيجة إلى التزام ببذل عناية مراعيا مصلحة الناقلين الجويين على حساب الركاب والشاحنين.[3]

كما أقر المشرع الفرنسي نفس الأحكام الخاصة بتخفيف المسؤولية على نقل الركاب عندما أحالت المادة 48 على المادة 42 الخاصة بنقل البضائع[4] التي تجيز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية الناجمة عن مخاطر الجو والخطأ الملاحي. [5]

وبالتالي فإن المشرع الفرنسي –من خلال قانون 1924– لم يحالفه الحظ في اعتماد نظام مثالي لمسؤولية الناقل الجوي لنقل الركاب أو البضائع المؤسسة على الخطأ، إذ أنه في الوقت الذي أراد فيه التشديد على الناقل جاعلا التزامه بتحقيق نتيجة لا يمكن دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي، لكنه من جهة أخرى أجاز للناقل أن يضع شروط في عقد النقل تعفيه من المسؤولية عن مخاطر الجو والخطأ الملاحي[6]، مما أدى إلى قلب عبء الإثبات من الناقل إلى المضرور، فلا يسأل الناقل بمجرد حصول الضرر ولا يكلف بإثبات السبب الأجنبي –على أساس الالتزام ببذل عناية– فأصبح على المتضرر إثبات خطأ الناقل

---

[1] -C.A Paris 11/12/1952, RFDA 1953, p99

[2] -SAINT-ALARY (R), le droit aérien, librairie ARMAND Colin-Paris 1955 p171 – et CHAUVEAU (P) droit aérien. Op cit, p215

[3] RAOULT (F), les chauses de non-responsabilité dans le contrat de transport aérien, thèse pour le doctorat – université de Rennes 1934- p61 et 62 – et DEJUGLART (M), traite élémentaire de droit Aérien. LGDJ Paris, 1952 p 257.

[4] Art 48 : « le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenues au voyageurs dans les conditions prévues par l'article 42 ci-dessus. »..

[5] RAOULT (F), thése, op.cit p98

[6] Saint.Alary (R). Op cit p172.

الشخصي أو خطأ تابعيه، ويستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن طريق إثبات أنه وتابعيه قد بذلوا العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر دون إثبات السبب الأجنبي. [1]

ومع ذلك لم يتردد القضاء الفرنسي في الوقوف إلى جانب المتضرر عن طريق التخلص من شروط الإعفاء والتضييق من نطاقها، وذلك عن طريق التفسير الموسع لنصوص القانون، انتهى به الأمر إلى تجريدها من محتواها وإهدار الحماية التشريعية التي كان يتمتع بها الناقل الجوي في ظل هذا القانون، كإبطال شرط الإعفاء لكون الناقل اكتفى بوضع لافتة داخل الطائرة يراها جميع الركاب مدونا عليها شرط الإعفاء، الذي يتوجب أن يكون (أي هذا الشرط) مدونا على تذكرة السفر حتى ينتج أثره [2]، أو يكون الخطأ المرتكب والذي أدى إلى الحادث ناجما عن خطأ شخصي للناقل الذي أمر بالقيام بالرحلة بالرغم من أن الظروف لم تكن مواتية للقيام بها[3].

كما تضمن هذا القانون بعض الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي استمدها من النقل البري والبحري، نجد منها:

1-خولت المادة 44 من هذا القانون لقائد الطائرة الحق في أن يلقي أثناء الرحلة الجوية البضاعة المحمولة إذا كان هذا الإلقاء ضروريا لنجاة الطائرة، وقد استمد المشرع الفرنسي هذا النص من القانون البحري.[4]

2-كما أقرت المادة 41 ف(2) من هذا القانون تحديد مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع بمبلغ ألف (1000) فرنك فرنسي عن كل طرد، وهذا التحديد الجزافي للتعويض عن الأضرار منقول عن القانون البحري، وقصره المشرع في قانون 1924 على نقل البضائع، ولم يتعرض هذا القانون أصلا إلى تحديد المسؤولية في نقل الركاب. [5]

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص83 و84.
[2] T.Civ. Roanne 03/04/1947. RFDA 1947, p327.
[3] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، نفس المرجع ، ص74
[4] GINESTY (R), résponsabilité du transporteur Aérien, thèse pour le doctorat, université de Toulouse, 1928, p31, ets.
[5] Saint Alary (R) op.cit p169
- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص30 و 31.

3-كما أحالت المادة 45 من هذا القانون فيما يتعلق بالنقل الجوي على قواعد المجموعة التجارية بشأن النقل البري والمائي ما لم تتعارض أحكامها مع ما جاء به هذا القانون.[1]

وبعد انضمام فرنسا إلى اتفاقية وارسو لعام1929، وبروتوكول لاهاي لعام 1955، أصبحت أحكام مسؤولية الناقل الجوي المنصوص عليها في قانون 1924 لا تتماشى مع أحكام المسؤولية التي تضمنتها هذه الاتفاقية –التي أصبحت جزء من التشريع الفرنسي- مما دفع بالمشرع الفرنسي إلى تعديل هذا القانون بموجب قانون رقم 269/57 الصادر بتاريخ 02 مارس 1957 المتضمن مسؤولية الناقل في النقل الجوي. [2]

فقد عمد المشرع الفرنسي إلى توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي ، حيث جعل النقل الداخلي خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929، حيث أصبحت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي- وفقا لهذا القانون- هي نفس طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في ظل اتفاقية وارسو 1929، مسؤولية شخصية مصدرها عقد النقل، تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر الذي يصيب الراكب أو الشاحن يستوجب التعويض عنه.[3]

ويترتب عن ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المحافظة على البضاعة هو التزام ببذل عناية، من خلاله تعتبر قرينة الخطأ المفترض من جانب الناقل بسيطة قابلة لإثبات العكس، وذلك عند إثبات الناقل انه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها. [4]

[1] Art 45 : « sous Réserve des dispositions précédentes, les règles du code commerce relatives aux transport par terre et par eau sont applicables au transport par air »
[2] Loi N : 269/57 du 02/03/1957 relative à la responsabilité du transporteur Aérien, JORF du 03 Mars 1957.
[3] SREHTHAPUTRA (C), la responsabilité contractuelle du Transporteur Aérien, thèse pour le Doctorat, Université de GRENOBLE, 1932, p129 ets.
[4] BENATHAR (M), Responsabilité du transporteur Aérien, loi du 02 Mars 1957 Juris prudence, thèse pour le Doctorat , université de paris 1962. P65 ets.

كما ألغى هذا القانون شرط الإعفاء من المسؤولية الناجمة عن الخطأ الملاحي أو مخاطر الجو المنصوص عليه في قانون 1924 حتى تتماشى مع نص المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929، التي أقرت ببطلان أي شرط في عقد النقل الغرض منه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو وضع حدا للتعويض أقل عما هو منصوص عليه في الاتفاقية. [1]

كما تبنى هذا القانون أحكام المسؤولية غير المحدودة المنصوص عليها في المادة 25 من هذه الاتفاقية، إذا ثبتت أن الضرر الذي أصاب الراكب أو الشاحن يعود إلى غش أو الخطأ الجسيم من قبل الناقل الجوي وفقا لقانون المحكمة المختصة بالنظر في النزاع. [2]

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن مسؤولية الناقل الجوي في نظام القانون المكتوب بصفة عامة والنظام القانوني الفرنسي بصفة خاصة، قد قطعت أشواطا عديدة ومرت بعدة محطات وضع معالمها كل من الفقه والقضاء على حد سواء، مستهديان في ذلك بالقواعد العامة للمسؤولية وفي عقود النقل الأخرى كالنقل البري والبحري، ثم في الأخير إرساء الطابع التعاقدي على مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقواعد خاصة بالنقل الجوي.

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في النظام الأنجلوساكسوني

يقوم النظام الأنجلوساكسوني على أساس السوابق القضائية التي تظل المصدر الأساسي له، رغم تزايد حركة التشريع في هذا النظام، حيث يخضع النقل الجوي لنفس القواعد التي أقرها القضاء بالنسبة لطرق النقل الأخرى.[3]

---

[1] « la transposition de la convention internationale en droit français, a pour conséquence l'interdiction faite aux ayants-cause d'agir sur la base de l'article 1384, alinéa 1, du code civil, pour obtenir une répartition plus élevée que celle qu'aurait obtenue le voyageur lui même. Mais d'autres dispositions font maintenant partie de droits français internes, comme celle relative à l'exonération de la responsabilité du transporteur, à la suppression des clauses contractuelles d'exonération » (art 42 et 48 de la loi du 31 Mai 1924) ou à la mocédure.

[2] BENATHAR (M), thèse, op cit, p238

[3] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص21..

ويتميز النقل الجوي في دول القانون العام *Common Law* بطابع خاص مناطه التمييز بين فئتين من الناقلين: الناقل العام *common carrier*، والناقل الخاص *private carrier*.[1]

فالناقل العام هو كل من يتعهد في عرض دائم أمام الجمهور عن استعداده لنقل كل من يتقدم من الركاب دون تمييز، أو ما تقدم إليه من بضاعة بصفة عامة، أو من النوع الذي تخصص في نقله، دون اشتراطات خاصة مقابل أجرة يدفعها الراكب أو الشاحن.

أما الناقل الخاص فهو من يحتفظ لنفسه بالحق في اختيار من يتقدم إليه للاستفادة من خدماته، فهو لا يلتزم أمام الكافة بتقديم خدماته دون تمييز، لأنه يتولى النقل بموجب اتفاق خاص في كل حالة على حدة يناقش بنودها مع الراكب أو الشاحن[2].

لكن هناك اختلاف بين القانون الانجليزي الذي يقوم على مبدأ حرية التعاقد[3]، والقانون الأمريكي الذي يغلب اعتبار النظام العام على مبدأ حرية التعاقد، فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي سواء في نقل الركاب أو في نقل البضائع[4].

أ/ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الانجليزي.

لتحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي يجب التمييز بين نقل البضائع والتي ونقل الركاب.

1-في نقل البضائع:

اختلف الفقه الانجليزي في تحديد الفئة التي ينتمي إليها نقل البضائع والتي من خلالها يتم تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي.

---

[1] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع- عمان، 2010، ص136.

- أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، 2006 ، ص15.

[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص178 و179.

[3] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص100.

[4] محمد موسى، محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1986، ص83.

حيث يرى اتجاه من الفقه يقوده الفقيه *Marchall Freeman* أن النقل الجوي للبضائع يخضع لفئة الناقل العام من خلالها يتحمل الناقل قبول كل البضائع التي تقدم إليه من أجل نقلها في حدود سعة الطائرة مقابل حصوله على أجرة النقل، وفي حالة رفضه أو امتناعه يكون الناقل مسؤولا ما دام أن امتناعه غير مبرر[1].

كما يسأل الناقل مسؤولية مشددة في حالة تلف، أو ضياع، أو هلاك البضاعة، لكون الناقل بمثابة الضامن للبضاعة فمسؤوليته شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل بمجرد وقوع الضرر، لكنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس كإثبات الضرر الناجم عن سبب أجنبي عنه كالقوة القاهرة.[2]

أما الاتجاه الغالب في الفقه- وفي ظل مساندة من القضاء- يرى أن النقل الجوي للبضائع في النظام الانجليزي يخضع لفئة الناقل الخاص ويستند في ذلك إلى:

أ- أن وثيقة النقل تتضمن شرطا صريحا بمقتضاه تقر شركة الطيران التنصل من صفة الناقل العام، وهو ما أقره القاضي *Mac Kinnon* في قضية *Aslan* ضد *C.imperial air ways*، الذي قضى بمسؤولية الناقل – بصفته ناقلا خاصا- على ضياع البضاعة المنقولة جوا. [3]

ب- أن النقل الجوي يقوم به الناقل وفقا للشروط العامة للإياتا *« I.A.T.A »*، التي تجيز للناقل وضع شروط في العقد تعفيه من المسؤولية أو الحد منها، مما يترتب عنه أن النقل الجوي للبضائع في انجلترا يخضع لمبدأ حرية التعاقد[4] الذي يسمح للناقل الجوي أن يستبعد عن نفسه صفة الناقل العام لتفادي المسؤولية المشددة *« responsabilité lourde »*، وخضوعه لمسؤولية المودع لديه العادي *« dépositaire ordinaire »* بصفته ناقلا خاصا، ويتضمن

---

[1] فاروق محمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص25.

[2] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur Aérien, lois nationales et convention de Varsovie, L.G.D.J, Paris, 1961 p20.

[3] Aslan V. imperial, Ltd, 45 lioyds, 316, 1933

مشار إليها في: فاروق لأحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة ، المرجع السابق، ص26.

[4] LUREAU (D),, exoneration et limitation de responsabilité du transporteur Aérien, en droit international et en droit compare, thèse, op. cit. p45.

-

التزامه ببذل عناية الرجل العادي الحريص إلا في حالة إثبات المتضرر إهمال الناقل الجوي أو احد تابعيه. [1]

2-في نقل الركاب:

طبقا للقانون الانجليزي، يخضع النقل الجوي للركاب سواء يتولاه الناقل العام أو الناقل الخاص لنظام مسؤولية واحد، يسأل فيه الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية على أساس الخطأ من جانب الناقل أو أحد تابعيه الواجب الإثبات ترتب عنه الضرر[2]، حيث يلتزم كل منهما ببذل درجة العناية المعقولة أثناء عملية النقل، ويتوجب عليه اتخاذ كافة التدابير الضرورية من أجل نقل الراكب إلى مقصده النهائي سالما معافى، وإذا أخل الناقل -أيا كانت صفته- بالتزامه هذا، يكون مسؤولا عنه إذا أثبت المتضرر أن هذا الإخلال ناجم عن إهمال الناقل أو أحد تابعيه[3].

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن النقل الجوي في النظام الانجليزي، قد ابتعد عن صفة الناقل العام المقررة في القانون العام *« Comman Law »*، وهو أقرب أن يكون نقلا خاصا سواء في نقل الركاب أو في نقل البضائع عملا بمبدأ حرية التعاقد.

ب/ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الأمريكي.

يميز القانون الأمريكي بين نقل الركاب ونقل البضاعة:

1-في نقل الركاب:

يعد النشاط الذي يمارسه الناقل الجوي في واقع الأمر هو المعيار الحقيقي في تحديد مركز الناقل هل هو ناقل عام أم ناقل خاص، وليس ما تضمنه القانون الأساسي عند

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص27.

[2] PARQUETTE (R) , la responsabilité en droit Aérien canadien, thèse « LLM » MC Gill université de Montréal, 1978, p90.

[3] FRANCOU (O), la responsabilité du transporteur aérien lors des opérations d'embarquement et de débarquement des passagers, thèse « LLM » université de Montréal 1982,p p 27 et 28.

تأسيس شركة الطيران [1]، وهذا ما أقره القضاء الأمريكي في الحكم الصادر عن محكمة نيويورك والمتعلق بقضية *Conklins* ضد *Canada Colonial Air ways*، الذي اعتبر تضمن عقد النقل شرطا صريحا على انه ناقلا خاص، لكنه في واقع الأمر يعد الناقل الجوي للركاب ناقلا عاما، لأن الناقل الجوي يلتزم بتقديم خدماته لجميع الركاب دون تمييز.[2]

كما يعد التزام الناقل بضمان سلامة الراكب هو التزام محله بذل عناية *(Obligation de moyens)* وليس التزاما بتحقيق نتيجة، كما هو الحال في دول القانون المكتوب، من خلاله يتوجب على الناقل اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لتجنب المساس بالراكب أثناء نقله، ويترتب على ذلك أن يتحمل الراكب عبء إثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية.[3]

وقد استقر القضاء الأمريكي – مثله مثل القضاء الانجليزي- على رفض فكرة المسؤولية العقدية كأساس لمساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب، ليقضي بمسؤولية الناقل التقصيرية إذا أصيب الراكب أو توفي أثناء عملية النقل، وثبت أن الإصابة أو الوفاة كانت نتيجة إخلال الناقل بالواجب القانوني الملقى على عاتقه برعاية الراكب.[4]

لكن طبيعة وظروف النقل الجوي المحفوفة بالمخاطر تتطلب من الناقل الجوي الالتزام ببذل أقصى درجة من العناية والحيطة للمحافظة على سلامة الركاب، إلا أنه ملزم بحمايتهم من كافة الأخطار المحيطة بهم طالما أنه غير ضامن لسلامتهم، لأن التزامه مهما كانت درجة العناية الواجبة لا يرقى إلى حد الالتزام بالضمان، حيث يتمثل واجبه في بذل العناية اللازمة التي تحميهم من الأخطار وأسباب الحوادث التي تلحق بهم، والتي يمكن توقعها بصورة معقولة.[5]

أما بالنسبة للراكب لا يكفيه لمطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق به أن يقيم الدليل على إصابته أثناء عملية النقل حتى يعتبر الناقل الجوي مخلا بالتزام ضمان

---

[1] محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ص87.

[2] POURCELET (M), transport aérien international et responsabilités, les presses de l'université de Montréal, Mars 1964, p20.

[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص179 و180.

[4] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p15 ets.

[5] فاروق أحمد زاهر،تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص29.

السلامة بل يبقى الراكب ملزما بإقامة الدليل على أن خطأ الناقل كان سببا في الإصابة التي لحقت به ليحصل منه عن تعويض عنها.

إلا أنه من الصعب على المضرور إثبات هذا الخطأ وما ترتب عنه من فقدانه للحق في التعويض، لذلك تدخل القضاء الأمريكي لتقديم له المساعدة لتمكينه من الحصول على التعويض، وتتمثل تلك المساعدة في تسهيل مهمة المضرور في القيام بعبء إثبات الخطأ، وذلك عندما أقام قرينة قضائية معروفة في القانون المشترك باسم "الشيء يتحدث عن ذاته" *« Res IPSA Loquitur »*[1] وتم تطبيقها على النقل الجوي، وفحوى هذه القرينة أنه طالما أن ظواهر الأمور تدل على إهمال قد وقع، وأن الشيء المتسبب في الحادث كان تحت سيطرة الناقل الجوي أو تابعيه، ولم يكن للراكب يد في وقوع الحادث، وبالتالي فإن الحادث راجع إلى خطأ الناقل.[2]

وقد اشترط القضاء لقيام هذه القرينة توافر ثلاثة (03) شروط وهي:

1-أن يكون الشيء المسبب للحادث تحت سيطرة الناقل الجوي أو تابعيه وحدهم.

2-أن الحادث لم يكن راجعا إلى فعل المضرور أو إرادته.

3-أن الحادث لا يمكن أن يقع ما لم يكن ثمة إهمال قد ارتكب من قبل الناقل الجوي أو تابعيه.[3]

وبالتالي فإن الأمر قد وصل في النهاية إلى افتراض خطأ الناقل، بموجبه يعفى المتضرر من الإثبات، وتؤسس مسؤوليته على الإهمال في بذل درجة العناية الواجبة – وهي المعيار المميز للناقل العام عن الناقل الخاص الذي لا يلتزم إلا ببذل العناية العادية- والتي تجعل الناقل الجوي هو المكلف بإثبات عكسها، أي نفي هذه القرينة إما بنفي الخطأ، أو بإثبات السبب الأجنبي. [4]

---

[1] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص115.

[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص176 وما يليها.

[3] فاروق أحمد زاهر،تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص34، و صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص118 و119.

[4] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 206 وما يليها.

2- في نقل البضائع:

على خلاف نقل الركاب الذي يعد الناقل من خلاله ناقلا عاما، فإن الناقل الجوي للبضائع في القانون الأمريكي هو ناقل خاص، حيث أضفت الأحكام القضائية في الولايات المتحدة الأمريكية هذه الصفة على الناقل الجوي للبضائع الذي يعتبر بمثابة مودع لديه [1] لا يلتزم إلا ببذل العناية المعتادة ولا تقوم مسؤوليته التقصيرية إلا في حالة إثبات المتضرر إهمال الناقل الجوي أو تابعيه، ولا يولد عقد نقل البضائع –في القانون الأمريكي– في ذمة الناقل أي التزام بضمان البضاعة، بل ينشأ هذا الالتزام مباشرة عن القانون.[2]

رغم ذلك أقرت بعض الأحكام القضائية الأمريكية النادرة صفة الناقل العام للنقل الجوي للبضائع، منها الحكم الصادر في قضية *« Pitts »*، الذي أقرت فيه صفة الناقل العام للنقل الجوي للبضائع على أساس أن الناقل قد أخذ على عاتقه استعداده لنقل البضاعة لكل من يتقدم إليه مقابل أجرة، وطالما لديه متسع في طائرته لمثل هذه البضاعة[3]، لكن هذه الأحكام القليلة لم تغير من كونه –حسب جمهور الفقه واتجاه الغالب في القضاء الأمريكي– ناقلا خاصا يقع على عاتقه التزام ببدل العناية العادية، ولا يكون مسؤولا إلا في حالة الإهمال، وقيام المضرور بإثباته. [4]

وعليه فإن القانون الأنجلوساكسوني يقيم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الإهمال، فهي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ واجب الإثبات مهما كانت صفة الناقل مع فارق في درجة العناية التي يتحملها الناقل، فهو إن كان ناقلا عاما التزم ببذل أقصى درجات العناية والحرص، أما إذا كان ناقلا خاصا فهو لا يتحمل إلا بالتزام بذل درجة العناية العادية للرجل الحريص في إدارة شؤونه الخاصة.

---

[1] PAQUETTE (R), thèse « LLM », op. cit. p92.

[2] فاروق أحمد زاهر،تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص30.

[3] PITTS (V), north American insurance (1928)

مشار إليه في: فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص30.

[4] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p16

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن كل من القانون الفرنسي لعام 1924، والقانون الأنجلوأمريكي لم يحققا التوازن بين مصالح كل من الركاب والشاحنين من جهة، والناقلين الجويين من جهة أخرى، على الرغم من أن هذه القوانين تؤسس مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ، إلا أنها اختلفت في تحديد هذا الخطأ وطبيعة المسؤولية إضافة إلى عبء إثبات عناصرها.

الفرع الثاني:

المسؤولية الموضوعية لناقل الجوي.

لقد أبرزت الثورة الصناعية نقائص المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ سواء كان هذا الخطأ واجب الإثبات، أو خطأ مفترضا، حيث يبقى عدد كبير من ضحايا حوادث النشاط الاقتصادي والصناعي دون تعويض وذلك لصعوبة إثبات خطأ المسؤول.[1]

هذا ما جعل الفقه والقضاء يبحثان على أسس جديدة للمسؤولية المدنية، تكون أكثر حماية للضحايا تقوم على أساس فكرة الضرر، أضفت إلى تبني بعض التشريعات نظام المسؤولية الموضوعية *« Responsabilité objective »*، والتي تقوم على أساس المخاطر أو تحمل التبعة *« la théorie du risque »*، التي شنت حربا ضارية ضد فكرة الخطأ.[2]

ومفاد هذه النظرية أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم بمجرد تحقق الضرر بسبب فعل الناقل أو أحد تابعيه، ولا تنتفي المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر كان لسبب أجنبي، أو كان نتيجة خطأ

---

[1] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1990، ص150 وما يليها، وعلي فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، 2002، ص33 وما يليها

[2] لقد استند أصحاب هذه النظرية التي حمل لواؤها الفقيهين: (Saleilles)، وجوسران (Josserand) إلى عنصرين أساسيين وهما:

أ- صعوبة اكتشاف موطن الخطأ الذي أدى إلى الضرر، مما يستحيل معه حصول المتضرر على التعويض، وهذا يتنافى مع مبادئ العدالة والتضامن الاجتماعي التي تقضي بأن يتحمل كل شخص وزر ما قدمت يديه، لذلك يتوجب إزالة الضرر عن طريق جبره، بغض النظر عن وجود الخطأ من عدمه.

ب- هناك عوامل متعددة دفعت بالفقه لإظهار النظرية الموضوعية من بينها انتشار المبادئ الاشتراكية في دول أوروبا الشرقية، وظهور الأنظمة الديمقراطية، إلى جانب اختلاف أساس المسؤولية المدنية التي أساسها الضرر الذي يصيب الفرد، والمسؤولية الجزائية التي تقوم على أساس الضرر الذي يصيب المجتمع.

المتضرر نفسه فقط، فلا مجال لتأسيس مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ في المسؤولية الموضوعية، فهي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة بمجرد وقوع الضرر الغرض منه حماية مصالح الركاب أو الشاحنين، وهو عبء ثقيل في النقل الجوي.

ولقد انقسمت هذه التشريعات المختلفة التي اعتنقت نظام المسؤولية الموضوعية إلى اتجاهين أساسيين:

-الاتجاه الأول: أخذ بالمسؤولية الموضوعية المخففة التي تقر بالتحديد القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي، وجواز الإعفاء منها. وأخذ بهذا الاتجاه التشريع الألماني والسويسري.[1]

-أما الاتجاه الثاني: فأخذ بالمسؤولية الموضوعية المشددة التي تقر بالمسؤولية المطلقة للناقل الجوي عن كل ضرر يصيب الراكب أو الشاحن، وأخذ بهذا الاتجاه التشريع الروسي[2] (الاتحاد السوفييتي سابقا)، وتشيكوسلوفاكيا.

- لذلك سنتطرق أولا: لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الألماني، وثانيا: لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الروسي.

أولا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الألماني

مر القانون الألماني المتعلق بالنقل الجوي بصفة عامة، ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة بعدة مراحل أهمها:

أ/ خضوع نظام مسؤولية الناقل الجوي للقواعد العامة:

كان الفقه في ألمانيا يقر بوجوب تطبيق القواعد العامة الواردة في المجموعة المدنية من خلال المواد 176 وما بعدها والمتعلقة بالأحكام العامة للمسؤولية المدنية، والمجموعة

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق،ص84.

[2] ضياء نعمان، أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع، مجلة الأملاك، مجلة فصلية تعنى بالدراسات القانونية والفقهية، المغرب، العدد الثاني، لسنة 2007، ص170.،.ص84.

التجارية من خلال المواد 425 وما يليها والمتعلقة بعقد النقل البري والنهري والساحلي، رغم عدم صدور أي حكم قضائي قبل سنة 1922 يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي طبقا للقواعد العامة.[1]

وتقوم مسؤولية الناقل العقدية –طبقا لهذه القواعد– على أساس الخطأ من جانب الناقل مع قلب عبء الإثبات من خلاله يكتفي المتضرر بإثبات خطأ الناقل، بينما يقع على الناقل عبء إثبات أنه لم يرتكب الخطأ وذلك بإقامة الدليل على أنه قد بذل درجة العناية الواجبة، لأن التزام الناقل في القانون الألماني هو التزام ببذل درجة معينة من العناية التي تتطلبها المعاملات في المحافظة على سلامة الراكب (حسب المادة 176 مدني الخاصة بالقواعد العامة في الالتزامات)، والمحافظة على سلامة البضاعة (حسب المادة 429 تجاري).[2]

وفي ظل النصوص –السالفة الذكر– يتمخض عن التزام الناقل الجوي ببذل العناية التي تتطلبها المعاملات في تجهيز طائرته، واختيار طاقم الطائرة، وحسن تسيير مؤسسته، بالإضافة إلى شروط الإعفاء التي تجيزها القواعد العامة والتي اعتادت شركات الطيران على طبعها في تذكرة السفر، والتي من شأنها أن تجرد المتضرر من كل حماية.[3]

كما يلتزم الناقل –وفقا للقواعد العامة– بتنفيذ النقل في الميعاد المحدد وفي حالة إخلاله بذلك، تقوم مسؤوليته عن التأخير في النقل، الذي يترتب عنه ضرر يصيب الراكب (المادة 284 مدني)، أو يلحق البضاعة (المادة 429 تجاري).[4]

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص85.

[2] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p33

[3] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق،ص91 وما يليها.

[4] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص54.

ولقد طالب كل من الفقه والقضاء في ألمانيا –تحت إلحاح شركات الطيران– من المشرع التدخل لوضع نظام خاص بالنقل الجوي، انتهى به المطاف في الأخير إلى إصدار في الفاتح أوت عام 1922 قانون الملاحة الجوية ضمنه أحكاما خاصة بمسؤولية الناقل الجوي.[1]

ب/ مرحلة خضوع مسؤولية الناقل الجوي لقانون 1922 المعدل:

أخذ قانون الملاحة الجوية لعام 1922 بنظام المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر أو تحمل التبعة، من خلاله تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وقوع الضرر، بصرف النظر عن سبب وقوعه حتى ولو كان هذا السبب هو القوة القاهرة.[2]

وقد أقر المشرع الألماني من خلال نص المادة 19 من قانون الملاحة الجوية 1922، بمسؤولية الناقل الجوي الموضوعية سواء أكانت ناجمة عن الضرر الذي أصاب الراكب أو البضاعة أثناء فترة النقل أو المسؤولية قبل الأغيار على السطح على حد سواء، على خلاف المشرع الفرنسي – من خلال قانون الملاحة الجوية لعام 1924–، الذي جعل مسؤولية الناقل الجوي في موجهة الركاب والشاحنين مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ ويحكمها عقد النقل، والمسؤولية قبل الأغيار على السطح هي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس المخاطر أو تحمل التبعة.[3]

كما أخذ المشرع الألماني من خلال نص المادة 23 من قانون 1922 بمبدأ المسؤولية المحدودة عن الأضرار التي تصيب الراكب أو البضاعة، حيث وضعت حدا للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب بمبلغ لا يتجاوز مليون (1.000.000) مارك إذا لحق الضرر راكبا واحدا، أما في حالة تعدد الركاب الذين أصابهم الضرر، فإن مبلغ التعويض

---

[1] GARDEUR (A), du contrat de transport aérien en droit Allemand et en droit Français, thèse pour le doctorat université de Paris, 1964, p64 ets.

[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص55.

[3] LUREAU (D),, la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p33.

الإجمالي لا يتجاوز مليونين وخمسمائة ألف (2.500.00) مارك، مما يترتب عنه نقصان مبلغ التعويض كلما زاد عدد الركاب المصابين.[1]

وفي عام 1936 عدل المشرع الألماني نص المادة 23 من هذا القانون، حيث أخذ بوزن الطائرة كمعيار لتقدير التعويض، حيث خصص ثلث ($\frac{1}{3}$) قيمة التعويضات للأضرار التي تلحق البضائع، والثلثين ($\frac{2}{3}$) للمتضررين من الركاب،[2] وحدد تعويضا لا يتجاوز ثلاثين مليون (30.000.000) مارك والناجم عن الضرر الذي أصاب راكبا واحدا.[3]

لكن الطريقة المتبعة في تقدير التعويض تعد غير منطقية وعقيمة جعلت مبدأ تحديد المسؤولية عديم القيمة من الناحية العملية، لأنها تؤدي إلى انصراف الجمهور عن استعمال الطائرة لانخفاض قيمة التعويض في حالة تزايد عدد الركاب المصابين، مما يدفعهم للبحث عن وسائل نقل أخرى تضمن لهم تعويض أكبر.[4]

كما لم ينص قانون 1922 المعدل على شروط الإعفاء من المسؤولية –كما لم يحضرها صراحة– مما فسر على أنه قصد من ذلك الرجوع إلى القواعد العامة التي تجيز شروط الإعفاء من المسؤولية وهذا يتنافى مع طبيعة نظام المسؤولية الموضوعية التي لا تبيح وضع شروط الإعفاء من المسؤولية، وهو ما يعني انهيار لنظام المسؤولية الموضوعية من أساسه.[5]

وفي 26 جانفي 1943 أدخل المشرع الألماني تعديلا على قانون الملاحة الجوية لعام 1922 –استجاب فيه لرأي الفقه– حيث استلهم مبادئ اتفاقية وارسو لعام 1929، وصاغها في نصوص قانونية تتفق والنظام القانوني الداخلي[6] والتي تحكم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والبضائع، أو التأخير في تنفيذ عقد النقل، عكس

[1] GARDEUR (A), thèse, op. cit, p71 ets.
[2] WOJOIK (T.Z), la periode dans ses relations avec la responsabilté du transporteur de personnes, thèse pour obtention du « LLM », Universit é McGill Montréal 1957, p68.
[3] GARDEUR (A), thèse, op. cit, p71 ets.
[4] فاروق أحمد زاهر، المرجع نفسه، ص91.
[5] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص65 و66.
[6] WOJOIK (T.Z), thèse op cit, p68.

المشرع الفرنسي الذي اكتفى بالنص على سريان أحكام اتفاقية وارسو على النقل الداخلي، ولم يتناول من هذه الأحكام بالصياغة إلا القليل.

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن النقل الجوي في كل من القانونين الألماني والفرنسي قد مر بمراحل متشابهة، حيث سادت في البداية القواعد العامة في المسؤولية وعقود النقل، ثم تلى ذلك تطبيق نظام خاص بالنقل الجوي، أخذ فيه المشرع الألماني بالمسؤولية الموضوعية التي تقوم على فكرة تحمل التبعة[1]، بينما أخذ المشرع الفرنسي بالمسؤولية العقدية التي تقوم على أساس الخطأ، ثم تلى فيما بعد في إباحتهما شروط الإعفاء من المسؤولية أدت إلى إهدار الحماية القانونية التي توفرها للمتضرر، وانتهى بهما الأمر في الأخير إلى الأخذ بمبادئ اتفاقية وارسو لعام 1929.

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الروسي.

اخذ التشريع الروسي بالمسؤولية الموضوعية المشددة، بموجبها لا يجوز للناقل أن يضع في عقد النقل شروطا خاصة تعفيه من المسؤولية أو الحد منها، سواء تعلق الأمر بالقواعد العامة في المسؤولية المدنية، أو عقد النقل، أو وفقا للقواعد الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي ابتداء من عام 1932[2].

لذلك سنتعرض إلى مسؤولية الناقل الجوي وفقا للقواعد العامة (أ)، ثم بعد ذلك نتطرق إلى أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التقنين الروسي لعام 1932 (ب).

أ/ مسؤولية الناقل الجوي وفقا للقواعد العامة:

كانت مسؤولية الناقل الجوي قبل عام 1932 تخضع لقواعد المسؤولية المدنية من خلال نص المادة 403 مدني روسي، التي تقر المسؤولية الموضوعية التي يسأل فيها الناقل

---

[1] LUREAU (D),, la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p33.
[2] SAPORTA (M), le droit aérien soviétique, RGA, 1952, p118.

بمجرد وقوع الضرر الناجم عن الحادث حتى ولو لم يرتكب أي خطأ، ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الحادث يرجع إلى القوة القاهرة، أو إلى خطأ المضرور الجسيم أو غشه.[1]

كما تقر المادة 412 من التقنين المدني الروسي نظاما خاصا للتعويض عن الأضرار التي تصيب المتضرر الناجمة عن حادث خلال عملية النقل، من خلاله يتحصل المتضرر عن التعويض من التأمين الاجتماعي *(l'assurance sociale)*، وليس من الناقل، وإذا كان التعويض المتحصل عليه من التأمين الاجتماعي لا يكفي لجبر الضرر، يمكن للمتضرر المطالبة بتعويض إضافي من الناقل، لكن بشرط إثبات أن الضرر تسبب فيه الناقل أو كان نتيجة إهمال منه.[2]

وظلت مسؤولية الناقل الجوي خاضعة لأحكام المسؤولية الموضوعية وفقا للقواعد العامة التي يفرضها القانون على النقل البري أو النقل بالسكك الحديدية إلى غاية صدور قانون الملاحة الجوية الروسي بتاريخ 27 أفريل 1932.[3]

ب/ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الملاحة الجوية لعام 1932.

تطرق هذا القانون لأحكام مسؤولية الناقل الجوي من خلال نص المواد من 78 إلى 92، وأخذ بالمسؤولية الموضوعية –كما هو الحال في القواعد العامة– لكن مع أكثر تشدد على الناقل من القواعد العامة، حيث يسأل الناقل عن تعويض كل الضرر فالمسؤولية مطلقة، وغير محدودة، وشروط الإعفاء محظورة.[4]

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص94 و95.

[2] WOJOIK (T.Z) , thèse LLM op cit, p43.

[3] LUREAU (D),, la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p32.

[4] WOJOIK. (T.Z), Wojoik, thèse op cit, p70.

وقد ميز المشرع الروسي بين مسؤولية الناقل الجوي الخاصة بنقل الركاب، ومسؤوليته عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة.

1-في نقل الركاب:

تقر المادة 78 من هذا القانون مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الراكب أثناء فترة النقل، والتي تبدأ من لحظة تأهب الطائرة للإقلاع (في مطار القيام)، وأثناء تحليق الطائرة في الجو، وتنتهي مسألة الناقل الجوي عند انتهاء عملية هبوط الطائرة في مدرج مطار الوصول، وبالتالي يكون المشرع الروسي قد أخذ بالمفهوم الضيق لفترة النقل الجوي.[1]

ولا يستطيع الناقل الجوي التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر ناجم عن غش الراكب أو خطئه الجسيم، ولا يعتد بالقوة القاهرة كسبب لدفع المسؤولية، ولا يجوز للناقل أن يضع شروطا في عقد النقل تعفيه من المسؤولية أو الحد منها.[2]

2- في نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة:

تقوم مسؤولية الناقل الجوي –طبقا لنص المادة 80 من هذا القانون- بمجرد وقوع ضرر أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة أدى إلى هلاكها أو ضياعها أو تلفها كليا أو جزئيا، بغض النظر عن سبب وقوعه[3] –كما هو الحال في نقل الركاب- إلا أن المشرع الروسي قد وسع من دائرة أسباب دفع المسؤولية، فإلى جانب حالتي غش الشاحن أو خطئه الجسيم أضاف المشرع الروسي حالتين يمكن من خلالهما للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الضرر الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة وهما:

أ/ العيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة المسجلة المنقولة لا يد للناقل فيها.

[1] BEREZOWSKI (C), le droit aérien dans certain pays socialistes d'Europe. RFDA 1965, p177.
[2] RAJSKY (J), la responsabilité du transporteur aérien dans la législation de quelques pays socialistes européens, RFDA 1971, p15.
[3] LUREAU D, la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p32

ب/ بسبب القوة القاهرة الذي ينتج أثره بالإعفاء من المسؤولية إلا في حالة وقوع الضرر قد حدث خارج فترة الاستغلال الجوي.[1]

أما بالنسبة للأمتعة اليدوية –غير المسجلة– فقد حدت المادة 55 من هذا القانون حالات دفع المسؤولية وتكمن في:

أ/ القوة القاهرة إذا كان ضياع الأمتعة اليدوية أو تلفها أو هلاكها قد وقع خارج فترة النقل الجوي.

ب/ خطأ يرتكبه الراكب.[2]

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن مسؤولية الناقل الجوي في القانون الروسي لعام 1932 هي مسؤولية موضوعية مطلقة تنعقد بمجرد وقوع الضرر، وتحظر فيه شروط الإعفاء قطعيا، كما لا يعرف هذا النظام مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية التي استمدها المشرع الروسي من الفقه الاشتراكي الذي يشدد مسؤولية الناقل الجوي حفاظا وحماية للمتعاملين من ركاب وشاحنين، ومن ثمة تقريره حماية خاصة للمتضررين.

---

[1] SAPORTA (M), droit aérien soviétique, op cit, p119.

[2] RAJSKY (J), la responsabilité du transporteur aérien, la législation de quelques pays socialistes européens, op cit, pp 15 et 16.

المطلب الثاني:

طبيعة مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي.

إن الطابع الدولي للنقل الجوي كان يحتم وضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي الدولي بما فيها القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي على نحو يحقق الحماية لشركات الطيران المدني من جهة، ويحقق مصالح المتعاملين من ركاب وشاحنين من جهة أخرى، خاصة مع اختلاف الأنظمة القانونية الداخلية في شأن طبيعة وأساس مسؤولية الناقل الجوي.

لذلك كان مطلب توحيد القواعد الواجبة التطبيق حتى يتحدد وضع الناقل الجوي ومن يتعاملون معه، فيوفر لعملية النقل عنصر الأمان القانوني، مما يؤدي في النهاية إلى نمو مرفق النقل الجوي وتطوره.

ولقد كانت مسؤولية الناقل الجوي الدولي من أولى مشكلات الطيران التجاري التي حضيت باتفاق دولي أول تمثل في اتفاقية وارسو لعام 1929 وما نجم عنها من بروتوكولات معدلة لها (الفرع الأول)، واتفاق دولي ثان تمثل في اتفاقية مونتريال لعام 1999 والتي تهدف إلى تحديد أحكام وقواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في ظل اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها.

يغلب الطابع الدولي على النقل الجوي، من خلاله تجتاز الطائرة في سرعة فائقة الجبال والسهول والفيافي وتعبر البحار والمحيطات دون أن تعوقها الموانع الطبيعية والسياسية، لذا لابد من وجود تشريع دولي يعمل على توحيد الأحكام المنظمة للنقل الجوي الدولي بصفة عامة، وأحكام مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، مما يؤدي إلى استقرار المركز القانوني للنقل الجوي الدولي يعمل على حماية مصالح كل من الناقلين والمتعاملين، وبالفعل تحقق هذا من خلال اتفاقية وارسو لعام 1929 وما أدخل عليها من تعديلات، حيث نظمت النقل الجوي ومدى مسؤولية الناقل الجوي عن هذا النقل.

أولا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو1929 *la convention de Varsovie*.

سارع المجتمع الدولي إلى تلبية الدعوة الموجهة من الحكومة الفرنسية ممثلة في رئيسها السيد بوانكاريه عام 1923 لعقد مؤتمر دولي لتوقيع اتفاقية دولية تحكم النقل الجوي الدولي، وتزامن ذلك مع عرض مشروع قانون على مجلس النواب الفرنسي يتعلق بالملاحة الجوية لمناقشته.[1]

وانعقد أول مؤتمر دولي للقانون الجوي الخاص –بناء على دعوة من الحكومة الفرنسية– في باريس في الفترة الممتدة من 29 أكتوبر إلى 06 نوفمبر عام 1925، برئاسة *Pierre Etienne Flandin* بمشاركة ثلاثة وأربعون (43) دولة يمثلها سبعون (70) مندوبا وخبيرا، [2] ناقشوا مشروعا تمهيديا لاتفاقية دولية تنظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، كما أوصى المؤتمر بتكوين لجنة فنية يعهد إليها البحث في المسائل المتعلقة بتوحيد النقل الجوي الخاص.[3]

وتم تكوين هذه اللجنة التي اتخذت لها اسم "اللجنة الدولي الفنية للخبراء القانونيين الجويين" *« comité internationale technique d'experts juridiques aériens »* والمعروفة اختصارا باسم *« C.I.T.E.J.A »*، واتخذت باريس مقرا لها، وعقدت دورتها الأولى من 17 إلى 21 ماي 1926،[4] حيث قام الخبير البلجيكي *« Devos »*، بوضع مشروع اتفاقية دولية تم عرضه على اللجنة التي أقرته في دورتها الثالثة المنعقدة في مدريد في الفترة الممتدة من 24 إلى 29 ماي 1928، وأرسلت نص المشروع للحكومة الفرنسية، التي قامت بالدعوى للمؤتمر الدولي الثاني للقانون الجوي الخاص، الذي تقرر انعقاده عام 1929.[5]

---

[1] محمد موسى محمد دياب، رسالة ، المرجع السابق، ص17 و18.

[2] Conférence internationale de droit privé aérien(27 octobre- 06 novembre 1925) ministère des affaires étrangères – imprimerie nationale 1926.

[3] RIPERT (G) , la responsabilité su transporteur aérien d'après le projet de la conférence internationale de Paris de 1925, édition Perorbem. paris 1926, p17 ets.

[4] عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2008، ص6و7.

[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الدولي والداخلي، المرجع السابق، ص36.

ولقد انعقد المؤتمر الدولي الثاني للقانون الجوي الخاص بمدينة وارسو في الفترة الممتدة من 04 إلى 12 أكتوبر 1929 بناء على دعوى من الحكومة البولندية –بمشاركة مندوبين لثلاثة وثلاثين (33) دولة – ناقشوا المشروع التمهيدي المقدم من لجنة الخبراء حيث أدخلت عليه بعض التعديلات، ثم صيغت منه نصوص الاتفاقية التي أقرها ووقع عليها مندوبو ثمانية عشر (18) دولة في 12 أكتوبر 1929 [1]، وسميت: "اتفاقية وارسو لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي" *« convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien internationale 1929 »*

وتعرف اختصارا ب "اتفاقية وارسو 1929" *« la convention de Varsovie 1929 »*، والتي حررت بلغة وحيدة وهي اللغة الفرنسية وشملت على واحد وأربعين (41) مادة، عالجت موضوعين رئيسيين:

- الأول: يتعلق بسندات النقل الجوي.
- الثاني: خاص بمسؤولية الناقل الجوي.[2]

ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ على المستوى الدولي في 13 فيفري 1933، وتزايد عدد الدول المصادق عليها حتى زادت على المائة والخمسين (150) دولة.

وقد انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964. [3]

وقد اتخذت اتفاقية وارسو موقفا توافقيا بين الأنظمة القانونية المتباينة، الغرض منه إقامة نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة بين الناقلين الجويين من جهة، والمتعاملين من ركاب وشاحنين من جهة أخرى،[4] حيث أقرت هذه الاتفاقية مجموعة من الأحكام القانونية الدولية تسمو وتهيمن على القوانين الداخلية، فالقاعدة – فيما يتعلق بالنقل الخاضع

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص9.
[2] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص20 و21.
[3] الجريدة الرسمية العدد رقم 26 لسنة 1964.
[4] إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، 2004-2005، ص173، ضياء الدين صالح، اتفاقية فارسوفي الدولية، المجلة المصرية للقانون الدولي، مجلد 11 ، لسنة 1955، ص62 وما يليها.

لاتفاقية وارسو– هي وجوب تطبيق القواعد القانونية الواردة بالاتفاقية وعدم اللجوء إلى مفاهيم وأحكام القانون الداخلي بشأن الموضوعات التي عالجتها. أما بالنسبة للموضوعات التي لم تعالجها الاتفاقية أو التي اكتفت في شأنها بإيراد قاعدة إسناد فإن القوانين الداخلية هي التي تحكمها.[1]

وأتت اتفاقية وارسو بمجموعة من الأحكام القانونية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي، وهي:

1–أقرت اتفاقية وارسو المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن وفاة الركاب أو إصابتهم بأي أذى بدني، أو عن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة المسجلة، أو عن تأخير في عملية نقل على أساس المسؤولية الشخصية قوامها الخطأ التعاقدي المفترض من جانب الناقل الجوي بمجرد حدوث ضرر يصيب الراكب أو البضاعة أو الأمتعة المسجلة، دون أن يقع على عاتق الراكب أو الشاحن عبء إثبات خطأ أو تقصير الناقل الجوي.[2]

2–إن قرينة الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي ليست قرينة قاطعة، حيث أجازت دفع المسؤولية بإثباته أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الخطأ صدر من المضرور نفسه أو ساهم فيه، أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة،[3] هذه القرينة أقرتها الاتفاقية لمصلحة الناقلين، الغرض منه تشجيع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على الناقلين حتى لا ينعكس ذلك سلبا على النقل الجوي وهو ما زال في مهده عام 1929، فلم يعد الناقل في ظل اتفاقية وارسو ملزما لكي يعفى من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه كما تقتضي بذلك القواعد العامة للمسؤولية العقدية في دول القانون المدني، ولم يعد الراكب ملزما بإثبات الإهمال في جانب

[1] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص192.

[2] Cas (G), les sources du droit des transports aérien, L.G.D. J. Paris. pp. 1964, p6 et 7.

[3] Porcelet (M), transport aérien international et responsabilités, op cit, p39 et 40 et Mercadal, B. droits des transports terrestres et aériens, Dalloz 1996, paris, p398.

الناقل كي تتعقد مسؤوليته كما يقضي بذلك نظام المسؤولية التقصيرية في دول القانون المشترك أو العام *Common law*.[1]

3-كما أقرت الاتفاقية حدا للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب بمبلغ مئة وخمسة وعشرون ألف (125.000) فرنك بوانكاريه، وبمبلغ مائتين وخمسين ألف (250) فرنك بوانكاريه عن كل كيلوغرام من البضائع أو الأمتعة المسجلة، وخمسة آلاف (5000) فرنك عن الأمتعة اليدوية التي يحتفظ بها الراكب في حراسته[2]، استنادا لنص المادة 22 من الاتفاقية.

4-كما أبطلت الاتفاقية في مادتها 23 أي شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، أو وضع حد للتعويض أقل مما هو منصوص عليه في الاتفاقية، غير أنها أجازت للناقل أن يدفع حدا أقصى للتعويض الذي يلتزم به حال انعقاد مسؤوليته طالما كان حسن النية، أما إذا ثبت سوء نيته، فإنه لا يستفيد من الحد الأقصى للتعويض الذي أقرته الاتفاقية، وبالتالي لا يستفيد من هذه الحماية وتتحول مسؤولتيه من مسؤولية محدودة إلى مسؤولية غير محدودة.[3]

- ويعد الناقل الجوي – وفقا لاتفاقية وارسو الأصلية – سيء النية إذا ثبت أن الضرر الذي أصاب الراكب أو الشاحن يعود إلى غش أو الخطأ المعادل للغش طبقا لقانون المحكمة المختصة بالنظر في النزاع[4] حسب المادة 25 من الاتفاقية، أو إذا ثبت عدم إصدار وثائق السفر من جانبه أو لم تشمل في حالة إصدارها على البيانات الإلزامية التي حددتها المواد 3، و4، و9 من الاتفاقية.

---

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي –قانون الطيران التجاري- دار الفكر العربي، القاهرة، 1983، ص310 و311.

[2] BEAUMONT (K.M), les limites de la responsabilité dans les transports aériens, RFDA 1947, p 33 MANKIEWIES (R.H), la convention de Varsovie et le droit comparé, RFDA 1963, p147.

[3] فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، مطابع البيان التجارية –دبي، 1990، ص171، وعيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان 2008، ص82.

[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص182، وأحمد إبراهيم الشيخ، الرسالة، المرجع السابق، ص21.

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول لاهاي 1955 ***« Protocole de la Haye 1955 ».***

عرف تطبيق اتفاقية وارسو 1929 جملة من المشاكل خاصة مع ما تحقق من تطور تكنولوجي هائل في مجال الطيران بعد الحرب العالمية الثانية أدى إلى تناقص مخاطر الجو، حيث أصبح النقل الجوي الطريقة الأكثر أمنا بالمقارنة بطرق النقل الأخرى البرية والبحرية، والأشد منافسة لها، حيث أن مبلغ التعويض المقرر للمتضرر من جراء الحادث الجوي أقل بكثير عن مثيله الذي يحصل عليه المتضرر من حادث آخر في وسائل النقل الأخرى، أضف إلى ذلك انخفاض قيمة العملة.[1]

وقد أدى ذلك بالقضاء الأمريكي والفرنسي إلى التوسع في تفسير نصوص الاتفاقية بغية إيجاد وسيلة قانونية تحمي بها المتضررين من حوادث الطيران، حيث أضفت على الناقل سوء النية حتى لا يستفيد من حدود التعويض المقرر في الاتفاقية، وبالتالي الخروج من النظام العادي للمسؤولية القائم على أساس المسؤولية المحدودة إلى النظام الاستثنائي للمسؤولية القائم على أساس المسؤولية غير المحدودة فجاءت هذه التفسيرات متناقضة،[2] مما عرضها إلى النقد الشديد من قبل الفقه الذي اعتبر هذه التفسيرات بمثابة تعديلا قضائيا لأحكام الاتفاقية يرمي إلى حماية الركاب والشاحنين، ويؤدي إلى هدم التشريع الدولي الموحد الذي وضعته الاتفاقية، وإلى اعتبارها مجرد كتابة على الورق.[3]

---

[1] ZOGHBI H , thèse op cit, p67.

[2] MANKIE WICS (R.H), la convention de Varsovie devant la constitution des états Unis d'Amérique, RFDA 1969, p147.

[3].CONSTANTINOFF (J), la révision de la convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, RFDA 1970 p393 ets.

لذلك دعت الحاجة إلى ضرورة تعديل الاتفاقية لحماية المتضررين من ركاب وشاحنين وتفادي تباين مواقف المحاكم بشأن تفسير نصوص الاتفاقية.[1]

وانعقد مؤتمر دبلوماسي للقانون الجوي الخاص في لاهاي –الهولندية– في الفترة من 05 إلى 28 سبتمبر عام 1955 برئاسة الفقيه *« Goedhuis »* رئيس الوفد الهولندي،[2] حضره مندوبي أربعة وأربعين (44) دولة وثماني منظمات دولية عكفت على تعديل اتفاقية وارسو لعام 1929.[3]

وبالفعل تم تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955 الذي عدل بعض نصوص اتفاقية وارسو، ولا يعتبر أداة مستقلة، ولا يمكن تطبيقه دون الرجوع إلى الاتفاقية الأصلية، أما النصوص التي لم يشملها التعديل تطبق في نفس الوقت مع تلك التي شملها التعديل بموجب بروتوكول لاهاي،[4] وهو ما نصت عله المادة 19 منه بأنه : "فيما بين أطراف هذا البروتوكول تعتبر الاتفاقية والبروتوكول ويجري تفسيرهما على أنهما أداة واحدة متجانسة ويطلق عليهما التعبير (اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي 1955)".

كما نصت المادة 21 الفقرة الثانية من هذا البروتوكول[5] على أن التصديق على البروتوكول من جانب دولة ليست طرفا في اتفاقية وارسو 1929 يمتد ويشمل الاتفاقية الأصلية على أساس أن البروتوكول يعد مكملا للاتفاقية الأصلية، لذلك تسمى "باتفاقية وارسو 1929 المعدلة".

وقد حرر هذا البروتوكول بثلاثة لغات وهي: الفرنسية، الانجليزية، والاسبانية، وفي حالة الاختلاف في التفسير فإنه يعتد بالنص المكتوب باللغة الفرنسية وذلك راجع لكون النص الأصلي لاتفاقية وارسو لعام 1929 قد تم تحريره باللغة الفرنسية.

---

1. SMIRNOFF (M), la crise de la convention de Varsovie, le point de vue des pays en voie de développement, RFDA 1967, p259 ets.
2 GARNAULT (A), le protocole de la Haye, RFDA 1956. P1.ets
3 CARTOU(L), droit aérien, presse universitaire de France 1963, p320.
4 LE GOFF (M), manuel de droit aérien –droit privé- Libraire Dalloz 1961, p148 ets.
5 Art 21/2 du protocole de la Haye 1955 : « -2/ la ratification du présent protocole par un état qui n'est pas partie à la convention emporte adhésion à la convention amendée par ce prtocole… »

وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في الفاتح أوت عام 1963، [1] وانضمت الجزائر لهذا البروتوكول بموجب المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 تزامنا مع انظمامها إلى اتفاقية وارسو 1929.

ومن أهم ما تضمنه هذا البروتوكول نجد ما يلي:

1-ضاعف هذا البروتوكول الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب المنصوص عليه في الاتفاقية الأصلية بجعله مائتين وخمسين ألف (250000) فرنك بوانكاريه لكل راكب لكن بالمقابل أبقى على نفس حدود التعويض الخاصة بالبضائع والأمتعة المسجلة والمقدرة بمائتين وخمسين (250) فرنك بوانكاريه عن كل كيلوغرام.[2]

2-كما أجاز هذا البروتوكول في المادة الثانية عشر منه للناقل الجوي أن يشترط في عقد النقل شرطا يعفيه من المسؤولية في حالة ضياع البضاعة أو أي ضرر يلحق بها بسبب عيب ناشئ عن طبيعة البضائع المنقولة أو من عيب ذاتي بها.[3]

3-كما ألغى البروتوكول في نص المادة العاشرة منه الخطأ الملاحي باعتباره دافعا يسقط المسؤولية عن الناقل الجوي للبضائع والأمتعة، الذي أثار اعتراضات كثيرة لأنه يمكن الناقلين في أغلب الأحوال من الإفلات من المسؤولية بإثبات خطأ في الطيران أو القيادة أو الملاحة من قبل أفراد الطاقم وهو المتسبب في كثير من الأضرار التي تلحق البضاعة أو الأمتعة،[4] كما أن التفرقة بين نقل الركاب، ونقل البضائع أو الأمتعة لا مبرر له لذلك عمد البروتوكول إلى استبعاد هذه الوسيلة حتى تكون مساواة بين نقل الركاب ونقل البضائع والأمتعة فيما يتعلق بطرق دفع مسؤولية الناقل الجوي.[5]

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص10، ومحمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص183.

[2] المادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955.

[3] وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة البليدة، 2011، ص73 و 74.

[4] LEGOFF (M), manuel de droit Algérien, op cit pp145 et 146.

[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص183.

4-كما أقر هذا البروتوكول مد نطاق الاستفادة من تحديد المسؤولية وأسباب دفعها لتشمل تابعي الناقل فيما قد ترفع عليهم من دعاوى بدلا من الناقل.

5-كما وضع تعريفا ضيقا للخطأ المساوي للغش والمستوجب للمسؤولية غير المحدودة للناقل، وخفف من الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية فقصرها على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية، وأباح له الحق في الإعفاء من المسؤولية عن طريق إثبات اتخاذ الإجراءات الضرورية لتلاقي وقوع الضرر.[1]

وبالمقابل أبقى بروتوكول لاهاي مسؤولية الناقل الجوي على حالها مسؤولية عقدية وشخصية، قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.[2]

ثالثا: اتفاقية جوادالاخارا 1961 *Convention de Guadalajara*:

اجتمعت اللجنة القانونية لمنظمة « *O.A.C.I* »في مونتريال في الفترة من 06 إلى 23 سبتمبر عام 1960 قامت بدراسة مشروع مكمل لاتفاقية وارسو متعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد،[3] لخلو اتفاقية وارسو 1929 وحتى بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي 1955 من تعريف للناقل الجوي، وحسما للخلاف حول تطبيق الاتفاقية على الناقل الفعلي في الحالات التي يتولى فيها النقل شخصا آخر غير الناقل المتعاقد خاصة بعد انتشار الرحلات المنظمة بمشارطات إيجار وتأجير الطائرة وتبادلها،[4] حيث وضع نصا نهائيا معدلا لاتفاقية وارسو 1929، عرف باسم مشروع مونتريال وصادقت عليه الجمعية العمومية لمنظمة *O.A.C.I*، ودعت إلى مؤتمر دبلوماسي الذي انعقد في جوادالاخارا بالمكسيك في 29 أوت 1961، وأتم أعماله في 18 سبتمبر من

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص24 .25.
[2] فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص171
[3] LEGOFF (M), la convention complémentaire de Varsovie et la conférence de Guadalajara, RFDA 1963, p21
[4] KONZ (F), la convention de Varsovie ces révisions. L'application du régimes des conventions internationales en matière de responsabilité du transporteur aérien dans le Grand-duché de Luxembourg, RFDA 1976, p27.

نفس العام بالتوقيع على اتفاقية "جوادالاخارا" المكملة للاتفاقية وارسو، والتي تعالج النقل الجوي الدولي الذي يتم بواسطة شخص غير الناقل المتعاقد.[1]

وقد قررت الاتفاقية تطبيق نظام المسؤولية المقرر في كل من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 على كل من الناقل المتعاقد (الذي لم ينفذ عملية النقل)، والناقل الفعلي (الذي قام بتنفيذها)، حيث ظلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، كما أبقت على أحكام مسؤولية الناقل الجوي دون تغيير.[2]

وقد دخلت هذه الاتفاقية المكملة حيز التنفيذ في الفاتح ماي 1964، وصادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 267/65 المؤرخ في 25 أكتوبر عام 1965.[3]

رابعا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاق مونتريال 1966 ***Accord de Montréal***.

تعرضت اتفاقية وارسو لأزمة كادت تقضي عليها بسبب الانتقادات الموجهة إليها حتى بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي وتكملتها باتفاقية جوادالاخارا من بعض الدول، خاصة الولايات المتحدة الأمريكية التي رفضت التصديق على بروتوكول لاهاي 1955،[4] حيث وجهت بتاريخ 15 نوفمبر 1965 إخطارا للحكومة البولندية المودع لديها وثائق التصديق على الاتفاقية، بانسحابها من الاتفاقية معلنة أن هذا القرار قد اتخذ بسبب عدم كفاية حدود المسؤولية في حالة وفاة الراكب أو الأذى البدني، وطبقا للمادة 39 من الاتفاقية ينتج هذا الانسحاب أثره بشكل رسمي بعد ستة أشهر من الإخطار أي في 15 ماي 1966.[5]

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص10، وأحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص25.

[2] LEGOFF (M), la convention complémentaire de Varsovie et la conférence de GUADALAJARA op, p24..

[3] الجريدة الرسمية العدد 104 لسنة 1965

[4].MANKIEWICZ (R.H), la convention de Varsovie devant la constitution des États-Unis d'Amérique op, cit, p256.

[5] DE LA PRADELLE. (P), Varsovie de nouveau en question, R.G.A.E 1966 p 7 ets, et MANKIEWICZ R.H., pourquoi les États-Unis n'ont pas ratifié le protocole de la Haye R.G.A.E 1967, p349 ets.

ويعرض انسحاب الولايات المتحدة مستقبل اتفاقية وارسو للخطر، وهي اتفاقية قصد بها توحيد القانون الجوي الخاص وتطبق دوليا على الطيران التجاري الدولي، بالإضافة إلى امتداد نصوصها إلى التشريع الداخلي للعديد من الدول.[1]

وتفاديا لهذا الانسحاب الأمريكي وما ينجم عن ذلك من عواقب وخيمة باتفاقية وارسو، دعت منظمة « *O.A.C.I* » في فبراير عام 1966 لاجتماع خاص لبحث إمكانية التوصل إلى اتفاق عام لتعديل جديد للاتفاقية متعلق بحدود المسؤولية، على نحو يرضي الولايات المتحدة الأمريكية، حيث لم يصل هذا الاجتماع إلى نتيجة،[2] وبمسعى من المدير العام للمنظمة الدولية للنقل الجوي « *I.A.T.A* » وهو « *Sir William Hildred* » لدى مجلس الطيران المدني الأمريكي « *C.A.B* »، وبعض شركات النقل الجوي الأمريكية والأجنبية من أجل التوصل إلى اتفاق يتضمن رفع الحد الأقصى للتعويض في حالة المسؤولية في نقل الركاب، وذلك في النقل الجوي من الولايات المتحدة الأمريكية وإليها، إلى غاية التوصل إلى اتفاقية دولية أخرى تنظم هذه المسؤولية بشكل يرضي جميع الأطراف.[3]

وبالفعل تم التوصل إلى اتفاق سمي "باتفاق مونتريال" في 04 ماي 1966 من قبل ثلاثة وثلاثين (33) شركة طيران من بينها عشرة (10) شركات أمريكية من ناحية وثلاثة وعشرون (23) شركة أجنبية من ناحية أخرى، وهيئة الطيران المدني الأمريكية « *C.A.B* »، التي أقرته في 1966/05/13.[4] ويضم هذا الاتفاق من حوله اليوم أغلب شركات الطيران التي تعمل على الخطوط الدولية المنتظمة من بينها شركة الخطوط الجوية الجزائرية.[5]

---

[1] MANKIEWICZ (R.H)., le statut de l'arrangement de Montréal (Mai 1966) et la décision du civil Aeronauties Board du 13 mai 1966 concernant la responsabilité de certain transporteur aérien à l'égard de certain passagers, RFDA 1967, p384 ets.

[2] TANCELIN (M)., la crise de la convention de Varsovie, RGAE 1966, pp 137 et 138.

[3] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص28 و 29.

[4] MANKIEWICZ (R.H).,le op cit. p386 et 387.

[5] بالرجوع إلى تذكرة السفر للخطوط الدولية الصادرة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية « Air Algérie » (قبل صدور تذكرة السفر الإلكترونية)، نجد أن هذه الأخيرة تعد طرفا في اتفاق مونتريال لسنة 1966 الذي جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية. والذي حدد الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب ب 75 ألف دولار عندما تكون نقطة الإقلاع أو الوصول أو الرسو في الولايات المتحدة الأمريكية.

وقد تضمن هذا الاتفاق ما يلي:

1-إن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل التبعة، من خلالها يسأل الناقل بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي تصيب الراكب ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل بأن الضرر يرجع إلى خطأ المتضرر، وبالتالي لا يستطيع الناقل التمسك بوسائل دفع المسؤولية المنصوص عليها في المادة 20 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي.[1]

2-كما نص هذا الاتفاق على الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل اتجاه كل راكب بمبلغ خمسة وسبعين ألف (75.000) دولار أمريكي في حالة وفاة أو إصابة الراكب شاملة المصاريف وأتعاب التقاضي، أو ثمانية وخمسون ألف (58.000) دولار أمريكي إذا كانت مصروفات وأتعاب التقاضي دفعت في الدولة التي وقعت فيها الدعوى.[2]

3-يشترط لتطبيق هذا الاتفاق أن يكون النقل دوليا وفقا للاتفاقية وارسو، وأن تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الرسو الجوي واقعة على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، الغرض منه حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية، مما يؤدي إلى التفرقة والإخلال بمبدأ المساواة بين الأطراف أمام المرفق العام.[3] حيث يترتب عنه نتائج غريبة تكمن في اختلاف طبيعة مسؤولية الناقل باختلاف نقطة قيام ووصول الركاب في رحلة واحدة من رحلات نفس الطائرة، فالمسؤولية تكون موضوعية إذا وقعت نقطة القيام أو الوصول أو العبور في مطار أمريكي، وشخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض في غير هذه الحالات.[4]

4-لا يعتبر هذا الاتفاق تشريعا دوليا معدلا لاتفاقية وارسو، ولكنه يعد بمثابة تعديل اتفاقي مبناه الإرادة، ويستند إلى المادة 22 من الاتفاقية التي تجيز لطرفي عقد النقل تحديد التعويض

[1] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص175، وعيسى غسان ربضي، المرجع السابق ص85.

[2] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص29.

[3] POURCELET (M), l'accord du 04 Mai 1966 sur les limites de responsabilités dans le transport aérien international de passager, RGAE 1966, p247 ets.

[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 12 و 13.

بمبلغ أكثر مما حددته الاتفاقية، ولذلك أوجب هذا الاتفاق على الناقل وضع إخطار *« Avis »* في تذكرة السفر بتطبيق الاتفاق ومبلغ التعويض الذي حدده النقل الخاضع له باعتباره شرطا اتفاقيا في عقد النقل.[1]

خامسا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لأحكام بروتوكول جواتيمالا *Protocole Guatemala 1971* :

يعد اتفاق مونتريال 1966 بما يتضمنه من تعديل جذري في نظام المسؤولية كثمن لعدول الولايات المتحدة الأمريكية عن انسحاب من اتفاقية وارسو بمثابة التحدي الصارخ على أحكام اتفاقية وارسو 1929 بما أفضى إليه من خرق لوحدة القواعد المطبقة على النقل الجوي الدولي،[2] حيث تعالت أصوات الفقه والمؤسسات المعنية بشؤون الملاحة الجوية مطالبة عقد مؤتمر دولي يهدف إلى تذليل العقبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق وقواعد اتفاقية وارسو المعدلة.[3]

– ومن أجل تحقيق هذا الغرض انعقدت عدة اجتماعات تحت رعاية المنظمة الدولية للطيران المدني *« O.A.C.I »* من أجل إعادة النظر في أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة في لاهاي 1955، لاسيما فيما يتعلق بأساس وطبيعة المسؤولية والحد الأقصى للتعويض.[4]

– وفي عام 1970 توصلت اللجنة القانونية للمنظمة *« O.A.C.I »* إلى وضع مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية وارسو تعديلا شاملا بشأن نقل الركاب، وقد حصل هذا المشروع على أغلبية أصوات اللجنة، ومن ثم أصبح صالحا للعرض على المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في جواتيمالا سيتي في الفترة من 09 فبراير إلى غاية 08 مارس 1971 أقر فيه

---

[1] CONSTANTINOFF (J), la révision de la convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, RFDA 1970 p406 et 407.
[2] MATEESCO MATTE (N), traité de droit aérien-aéronautique. Editions A. Pedone. Paris, troisième édition 1980, p477ets.
[3].MANKIEWICZ (R.H), le protocole de Guatemala du 08 mars 1971 portant modifications de la convention de Varsovie, RFDA 1972. P15 et 16.
[4] TOSI (J-P), responsabilité aérienne, librairies techniques (Litec), Paris, 1978, p27.

المؤتمرون بروتوكول أحدث انقلابا في نظام المسؤولية، حيث أدخل تعديلات جوهرية على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي المتعلقة بنقل الركاب و الأمتعة. [1]

- وعلى أساس المسؤولية للناقل الجوي، فرق بروتوكول جواتيمالا بين الأمور التالية:

1-أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني، والأضرار الناشئة عن هلاك أمتعتهم أو ضياعها أو تلفها مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة،[2] ولا يجوز للناقل التخلص من هذه المسؤولية إلا في حالتين:

- **الحالة الأولى:** سوء الحالة الصحية للراكب والتي يجب أن تكون السبب الوحيد فيما لحق به من أضرار (المادة 4 الفقرة 1 من البروتوكول)، أو كان تلف أو هلاك أو ضياع الأمتعة يرجع إلى طبيعتها أو عيب ذاتي بها (المادة 4 الفقرة 2 من البروتوكول).
- **الحالة الثانية:** تتمثل بخطأ المضرور نفسه.[3]

2-أما بالنسبة للأضرار الناجمة عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة فقد ظلت المسؤولية عن ذلك مسؤولية شخصية تقوم على قرينة الخطأ المفترض ولا يستطيع الناقل التخلص منها إلا بإقامة الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها (المادة 6 الفقرة 1 من البروتوكول).[4]

3-كما بقيت مسؤولية الناقل الجوي الناجمة عن هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخير وصولها، مسؤولية شخصية تقوم على قرينة الخطأ المفترض، بحيث تنعقد بمجرد الإخلال بسلامة البضاعة، ما لم يثبت الناقل الجوي أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع ذلك أو كان يستحيل عليهم اتخاذ ذلك[5] (المادتين 5 و 6 فقرة 2 من البروتوكول).

[1] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص31 و32.
[2] FLORIO (J.G), protocole de Guatemala, le 08 mars 1971, thèse de Doctorat, Université de Lausanne, 1974, p 26 ets.
[3] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص27.
[4] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص173 م174.
[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، 188، وعيسى غسان ربضي، المرجع السابق ص87 و88.

4-ضاعف هذا البروتوكول -من خلال نص المادة 8 منه- الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل حال انعقاد مسؤوليته وحددها كالآتي:

- الأضرار المترتبة عن وفاة الراكب أو إصابته بدنيا يلتزم الناقل بدفع مبلغ قدره مليون وخمسمائة ألف (1.500.000) فرنك بوانكاريه.[1]
- الضرر الناجم عن التأخير في نقل الركاب يلتزم الناقل بدفع مبلغ قدره اثنان وستون ألف (62.000) فرنك بوانكاريه.[2]
- مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك الأمتعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخيرها محددة بمبلغ قدره خمسة عشر ألف (15.000) فرنك بوانكاريه.[3]
- أما مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة فقد بقيت دون تغيير والمحددة بمبلغ مائتين وخمسين (250) فرنك بوانكاريه عن كل كيلوغرام.
- ولم ينص البروتوكول على حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض، إلا بالنسبة لنقل البضائع[4] وفقا لنص المادة 8 فقرة 2 منه.

5-كما أقر بروتوكول جواتيمالا حكم جديد نصت عليه المادة 14 فقرة "أ" من هذا البروتوكول، وهو الترخيص لكل دولة بأن تضع نظاما خاصا للتعويض الإضافي يطبق على أراضيها إضافة إلى الحد الأقصى للتعويض الذي أتى به البروتوكول.[5]

- ولم يدخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ،[6] ولم تصادق عليه الجزائر.

سادسا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لأحكام بروتوكول مونتريال الرابع 1975.

مع تزايد حركة النقل الجوي للبضائع أصبح من الضروري تعديل نظام المسؤولية في النقل الجوي للبضائع- الذي أصبح لا يتماشى مع الازدهار الذي عرفه قطاع النقل الجوي-

---

[1] المادة 08 الفقرة1- أمن بروتوكول جواتيمالا 1971
[2] المادة 8 الفقرة 1 – ب من بروتوكول جواتيمالا 1971.
[3] المادة 8 الفقرة 1 – ج من بروتوكول جواتيمالا 1971.
[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص189. الرشيد الفصايلي، مسؤولية الناقل الجوي وفق أحكام وبروتوكول جواتيمالا، مجلة المحامي مراكش، العدد 44 و 45، لسنة 2004، ص323.
[5] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، المرجع السابق، 395 و 396.
[6] بسبب عدم إيداع وثائق التصديق عليه من ثلاثين دولة أعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني « O.A.C.I » وتمثل شركات النقل الجوي التابعة لخمس من هذه الدول 40% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي على خطوط المنتظمة، وهو شرط سريان هذا البروتوكول حسب المادة 20 من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971.

يهدف إلى وضع حماية أكبر للشاحنين من جهة، وتسهيل عمليات الشحن الجوي من جهة أخرى،[1] أسوة بالتعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسو التي انتهت ببروتوكول جواتيمالا 1971، الذي أقر مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال نقل الركاب.

وبعد عدة اجتماعات للجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني « *O.A.C.I* » من أجل إعداد مشروع تعديل اتفاقية وارسو لعام 1929 خاص بنظام المسؤولية في حالة نقل البضائع، توصلوا في الختام إلى تقديم مشروع تعديل اتفاقية وارسو خاص بالنقل الجوي للبضائع،[2] مع إعداد ثلاثة (03) بروتوكولات أخرى تختص بحقوق السحب الخاصة كوحدة نقدية تحددها مسؤولية الناقل الجوي، من أجل عرضه على المؤتمر الدولي للقانون الجوي الخاص الذي تقرر انعقاده عام 1975.[3]

وبالفعل انعقد المؤتمر الدولي للقانون الجوي الخاص في مونتريال، في الفترة من 03 إلى 25 سبتمبر 1975، تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولية « *O.A.C.I* » ضم سبعة وستون (67) دولة، لتعديل نظام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.[4]

وقد وافق المؤتمر بتاريخ 25 سبتمبر 1975 على أربعة بروتوكولات، الثلاثة الأولى خاصة بإحلال نظام حقوق السحب الخاصة « *droits de tirage spéciaux* »، وتعرف باختصار « *D.T.S* »، كوحدة نقدية يحددها التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي، محل الفرنك البوانكاريه « *Francs Poincaré* »،[5] الذي كان مقررا في:

اتفاقية وارسو 1929 (ببروتوكول مونتريال 1975 رقم 01)، وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في الخامس عشر فيفري عام 1996، ولم تصدق عليه الجزائر.

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص15.

[2] GUILLAUME5 (G), les réformes apportés en 1975 au régime de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises par le protocole N° : 4 de Montréal, RFDA 1977, p11.

[3] هاشم فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2005، ص9.

[4] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص32.

[5] TOSI (J P), responsabilité aérienne, op cit, p28, et NAVEAU (J), GODFOID (M) , FRUCHLING (P). Précis de droit aérien, BRUYLANT- bruxelles, 2 ème édition- 2006. P298 et 299.

– وبروتوكول لاهاي 1955 (ببروتوكول مونتريال 1975 رقم 02). وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في الخامس عشر فيفري عام 1996، ولم تصدق عليه الجزائر.

– وبروتوكول جواتيمالا 1971 (ببروتوكول مونتريال 1975 رقم 03)، ولم يدخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ ولم تصدق عليه الجزائر لأنها لم تصدق على بروتوكول جواتيمالا 1971.

أما بروتوكول مونتريال 1975 رقم 04، فقد تضمن تعديلا لنظام المسؤولية في حالة هلاك البضاعة، أو تلفها، أو ضياعها أثناء فترة النقل الجوي، من خلالها يكون الناقل مسؤولا عن تعويض هذه الأضرار مسؤولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل التبعة يسأل عنها الناقل بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي أصابت الشاحن[1] ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن سبب الضرر يرجع لأحد الأسباب التالية:

1–طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي.

2–سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه.

3–أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

4–عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء عبورها به.[2]

كما حدد هذا البروتوكول الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل اتجاه الشاحن بمبلغ سبعة عشرة (17) حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من البضائع[3]، وبالتالي إحلال حقوق السحب الخاصة *«D.T.S»* محل الفرنك البوانكاريه بالنسبة لحدود المسؤولية في حالة نقل البضائع.[4]

---

[1] TOSI (J P), responsabilité aérienne, op cit, p29.

[2] GUILLAUME (G) , les reformes apportées de responsabilités des transporteurs aériens de marchandises par le protocole N° 04 de Montréal, op cit, p14.

[3] المادة السابعة من بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 التي عدلت المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929.

[4] MARCADAL(B), droit des transport terrestres et aériens, op cit, p270.

أما بالنسبة للمسؤولية عن التأخير في نقل البضائع، فإنها بقيت مسؤولية شخصية (تعاقدية) تقوم على أساس قرينة الخطأ المفترض –مثلها مثل التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة– تنعقد بمجرد تأخير وصولها وما يترتب عنه من ضرر يصيب الشاحن، ما لم يثبت الناقل أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع ذلك أو كان يستحيل عليهم اتخاذ ذلك.[1]

وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في الرابع عشر جوان عام ألف وتسعمائة وثمانية وتسعون (1998/06/14) [2] ولم تصدق عليه الجزائر.

الفرع الثاني:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في ظل اتفاقية مونتريال 1999

Convention de Montréal 1999.

أدى تعدد الاتفاقيات والبروتوكولات الحاكمة للنقل الجوي على المستوى الدولي إلى إثارة التنازع بينها، وذلك بسبب عدم التطابق بين الدول المصدقة على البروتوكولات وتلك المصدقة على الاتفاقية الأصلية. فإذا كان النقل بين دولة طرف في اتفاقية وارسو الأصلية ودولة طرف في بروتوكول لاهاي المعدل لها، فإنه يثار التنازع بين الاتفاقية والبروتوكول، حول أيهما أولى بالتطبيق،[3] وازدادت حدة مشكلة التنازع بين البروتوكولات واتفاقية وارسو الأصلية بعد أن دخلت بروتوكولات مونتريال الإضافية لعام 1975 الأول والثاني والرابع حيز التنفيذ، وهو ما سيؤدي في النهاية إلى هدم مبدأ توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي، والتي سعت اتفاقية وارسو وتعديلاتها إلى تحقيقه.[4]

---

[1] SCAPEL (C), modernisation et refonte de la convention de Varsovie. RDC 1999. P127.

[2] BABY (L), le projet de modernisation de la convention de Varsovie : l'évolution souhaitée des limites de réparation du transporteur aérien résistera-t-elle à la cinquième juridiction ? RFDAS 1999 p 5 ets.

[3] هشام فضلى، المرجع السابق، ص10.

[4] Mercadal (B), transport aérien, rép.com Dalloz 2000, N°30.

مما دفع بالمجتمع الدولي إلى توقيع اتفاقية دولية جديدة خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 ماي 1999، سعت إلى تحديث نظام وارسو الخاص بمسؤولية الناقل الجوي الدولي (أولا) جعلت من خلال مسؤولية الناقل ذو طبيعة مزدوجة (ثانيا).

أولا: تحديث "نظام وارسو" الخاص بمسؤولية الناقل الجوي الدولي.

عرفت اتفاقية وارسو لعام 1929 المنظمة بصفة خاصة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عدة تطورات متعاقبة أدت إلى تعديلها عدة مرات، دخلت بعض منها حيز التنفيذ وهي: بروتوكول لاهاي 1955، اتفاقية جوادالاخارا 1961، وبروتوكولات مونتريال 1975 – الأول والثاني والرابع–، بينما لم يدخل حيز التنفيذ كل من بروتوكول جواتيمالا 1971، وبروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975، مما ينجم عنه ازدواجية في نظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي للركاب، حيث جعل اتفاق مونتريال 1966 مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة في كل نقل جوي دولي يخضع لاتفاقية وارسو متى وقعت نقطة مغادرة الطائرة، أو نقطة مقصدها النهائي أو حتى نقطة توقف في أرض الولايات المتحدة الأمريكية [1] – إرضاء لها– وبنفاذ هذا الاتفاق وجدت مراكز غير مرغوب فيها تماما، إذ أوجدت طبقة جديدة من الركاب ينتفعون بنظام مميز عن ذلك المنصوص عليه في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، والتي تقوم على أساس المسؤولية الشخصية قوامها الخطأ التعاقدي المفترض في جانب الناقل بمجرد حدوث ضرر يصيب الراكب خاصة بعد عدم دخول بروتوكول جواتيمالا 1971 حيز التنفيذ.[2]

---

[1] TOSI (J P), responsabilité aérienne, op cit p 24 et25.

[2].MANKIEWICZ (R.H). le statut de l'arrangement de montréal (Mai 1966) et la décision du civil aéronauties Board du 13 Mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aérien à l'égard de leur passagers op cit. P 400 ets.

كما يبين الواقع أن بعض الدول المنضمة إلى اتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929 لم تنضم إلى بروتوكول لاهاي لعام 1955، الأمر الذي أثار تساؤلا على درجة كبيرة من الأهمية عن النقل الجوي الدولي الذي يتم بين دولة منضمة إلى الاتفاقية والبروتوكول، ودولة أخرى انضمت إلى الاتفاقية الأصلية فقط،[1] كما أن بعض الدول قد اقتصر انضمامها إلى جانب اتفاقية وارسو الأصلية إلى بعض البروتوكولات المعدلة لها دون الانضمام إلى بروتوكولات أخرى كالجزائر، التي صادقت إلى جانب اتفاقية وارسو على كل من بروتوكول لاهاي 1955 واتفاقية جوادالاخارا 1971، لكنها لم تصادق على بروتوكول جواتيمالا 1971، وبروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975.

وقد نجم عن ذلك فوضى تشريعية هائلة تؤدي إلى الاضطراب في المراكز القانونية على نحو ينفرط معه عقد القواعد الموحدة التي عملت الاتفاقية الأصلية والبروتوكولات المعدلة لها على تحقيقها، الأمر الذي سيؤدي في النهاية إلى تنازع متفاقم للقوانين في المكان والزمان.[2]

وأمام هذا التباين في أنظمة المسؤولية الناجم عن الفوضى في التشريعات والاتفاقات الخاصة بالنقل الجوي، أضحت الحاجة الملحة إلى وضع تشريع موحد للنقل الجوي الدولي يعمل على تحديث نظام وارسو من أجل توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، تحل قواعدها عند نفاذها محل القواعد السابقة عليها، وتصبح التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي وما تعلق بمسؤولية النقل الجوي الدولي بصفة خاصة.[3]

وإزاء ذلك راحت بعض الدول وبعض شركات الطيران تبحث عن حلول وطنية أو إقليمية لمعالجة قصور "نظام وارسو" بما يلاءم نظام المسؤولية للواقع الجديد.

---

[1].MANKIEWICZ (R.H), conflits entre la convention de Varsovie et le protocole de la Haye RGAE 1956, p239.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص18.

[3] BABY (L), le project de modernization de la convention de varsovie: l'évolution souhaitée des limites de reparation de transporter aériens resistera-t-elle à la cinquième juriction? op cit, p08 ets.

ففي عام 1976، أقرت بعض الدول الأوروبية المنتمية إلى ما يسمى بـ "مجموعة مالطة" في قوانينها الوطنية من أجل الحصول على تراخيص لمزاولة النقل الجوي وجوب رفع حدود المسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته إلى مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة،[1] وهو ما نص عليه القانون الإيطالي رقم 274 الصادر في 7 يوليو عام 1988، حيث وضع حدودا جديدة لمسؤولية الناقل الجوي تقدر بـ 100.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة، كما تطلب التأمين الإجباري على المسؤولية.[2]

كما تبنت ندوة القانون الجوي الدولي التي انعقدت بمدينة "فور" بالبرتغال في أكتوبر 1987، مشروع اتفاقية خاصة بالنقل الجوي الدولي حددت فيه مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته نظاما ذا مستويين:

- المستوى الأول: خاص بالمسؤولية المادية حتى 100.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة.
- المستوى الثاني: اختياري يقوم على أساس إثبات الخطأ، الذي أعطى لكل دولة متعاقدة وضع تشريع داخلي يضع حدودا للمسؤولية أو جعلها غير محدودة.[3]

كما قام الناقلون اليابانيون بتعديل شروط النقل بالعدول عن حدود المسؤولية في حالة وفاة الراكب أو إصابته في النقل الخاضع لاتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، والتنازل عن التمسك بالدفع المقرر في الفقرة الأولى للمادة 20 من الاتفاقية إذا كانت قيمة التعويض لا تزيد عن 200.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة.[4]

---

[1] NAVEAU (J), GODFROID (M), FRICHLING (P), précis de droit aérien, op cit p298.

[2] رفعت فخري، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق –جامعة عين الشمس العدد الثاني- يوليو 2003، ص6.

[3] كاميران الصالحي الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضاعة والأمتعة، مجلة الحقوق جامعة الإمارات العربية المتحدة، مجلد 2، العدد 1. ص191.

[4] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص31 و32.

وفي 31 أكتوبر 1995 وخلال الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي *« IATA »* في كوالالمبور *« Kuala Lumpur »* ، التي أقرت اتفاق يعرف باسم "اتفاق إياتا فيما بين الناقلين بشأن مسؤولية الناقل الجوي للركاب" *« I.A.T.A : intercarrier agreement on passenger Liability » « I.I.A »* والذي تضمن فكرة العدول عن حدود المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب من أجل الحصول على تعويض كامل.[1]

وفي يناير 1996، قامت اللجنة القانونية الفرعية الاستشارية للاتحاد الدولي للنقل الجوي بإعداد الاتفاق الخاص بإجراءات تطبيق اتفاق إياتا فيما بين الناقلين.

(Agreement on measures to implement the intermarried agreement) والذي يعرف بـ(*M.I.A*)

من خلاله يلتزم الناقل الذي يوقع على الاتفاق بعدم التمسك بالدفع المقرر في الفقرة الأولى للمادة 20 من الاتفاقية، عندما لا تزيد المطالبة عن 100.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة.[2]

وفي 12 نوفمبر 1996 أصدرت إدارة النقل بالولايات المتحدة الأمريكية *« departement of transportation »* قرارا مؤقتا بالموافقة على اتفاقات *« I.T.A »* و*« M.I.A »* مع بعض التحفظات.[3]

وفي 09 أكتوبر 1997 أقر برلمان الاتحاد الأوروبي نظاما تحت رقم 2027/97 الخاص بمسؤولية الناقل الجوي للركاب،[4] أقر فيه مبدأ المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب ذا مستويين:

---

[1] NAVEAU J, GODFROID M, FRICHLING P, précis de droit aérien, op cit p299.

[2] FOLLIOT M.G , la modernisation de système Varsovien de responsabilité du transporteur, RFDAS 1999, p409 ets.

[3] رفعت فخري، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999، المقال السابق مشار إليه في الهامش 1 ص8.

[4] Règlement (CCE) n° :2027/97 du 09/10/1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d’accidents, JOCE N° L285 de 17 octobre 1997.

- **المستوى الأول:** تكون فيه المسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة عندما لا تتجاوز قيمة التعويضات مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة.

- **المستوى الثاني:** تكون فيه المسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل للإثبات العكس. عندما تتجاوز قيمة التعويضات مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة.[1]

وأمام هذا الوضع تعالت أصوات الفقه داعية إلى ضرورة تحديث نظام النقل الجوي الدولي بصفة عامة، وأحكام مسؤولية النقل الجوي الدولي بصفة خاصة، وذلك عن طريق وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو، والبروتوكولات المعدلة لها تكون شاملة محلها أكثر ملاءمة للظروف الجديدة، وترضي الكافة وتلزمهم، وتحكم النقل الجوي الدولي بنصوص تتماشى مع ظروف العصر سواء من الناحية القانونية والاقتصادية والسياسية والتقنية.[2]

وقد بادرت المنظمة الدولية للطيران المدني *(I.C.A.O)* خلال جمعيتها العامة رقم 31 المنعقدة في أكتوبر 1995 إلى تكليف مجلس المنظمة بمراجعة وتحديث اتفاقية وارسو 1929 المعدلة وإعداد مسودة مشروع اتفاقية جديدة.[3]

وفي نوفمبر من نفس العام، قرر مجلس المنظمة تشكيل مجموعة للدراسة تتكون من خبراء قانونيين ينتمون إلى عدة أوساط مختلفة من الحكومات ومكاتب محاماة، وصناعة النقل الجوي والجامعات أوكلت إليهم مهمة تقديم مساعدات لإدارة الشؤون القانونية للمنظمة في إعداد آلية لتحديث نظام وارسو بصفة عاجلة، وعقدت هذه المجموعة عدة اجتماعات

[1] NAVEAU (J), GODFROID (M), FRICHLING (P), précis de droit aérien, op cit p300.
[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص18،19.
[3] رفعت فخري، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999، المقال السابق، ص10.

أفضت في النهاية إلى تقديم إلى مجلس المنظمة العناصر الأساسية للمشروع الجديد بشأن مسؤولية الناقلين الجويين والقواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.[1]

وفي شهر أكتوبر 1996 انتهت إدارة المشؤون القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي من إعداد مشروع اتفاقية بشأن مسؤولية الناقلين الجويين وغيرها من القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي اعتمدت فيه مراجعة وتنقيح وتحديث نظام وارسو بغية تحقيق العدالة والمرونة ومواكبة التطور التكنولوجي.[2]

وقد تم عرض هذا المشروع إلى المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الخاص الذي عقد في مونتريال –بكندا– في الفترة من 10 إلى 29 ماي 1999 برعاية المنظمة الدولية للطيران المدني، والذي حظرته 121 دولة و11 منظمة إقليمية، وبعد مناقشته وتنقيحه، انتهى الأمر بإصدار اتفاقية جديدة تعرف باسم "اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي 1999.

« la convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international 1999» .

وتعرف اختصارا بـ "**اتفاقية مونتريال 1999**" "*la convention de Montréal 1999*"

والموقعة في 28 ماي 1999 من قبل 106 دول ومنظمة إقليمية واحدة.[3]

وقد صدرت هذه الاتفاقية في نصوص رسمية بست (06) لغات كلها ذات حجية، وهي: الانجليزية، الفرنسية، العربية، الاسبانية، الروسية، والصينية.[4]

وقد نصت الفقرة السادسة للمادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999 على سريان مفعولها ودخولها حيز التنفيذ على المستوى الدولي اعتبارا من اليوم الستين اللاحقة لإيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الانضمام لدى جهة الإيداع.

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص57 وما يليها.

[2] FOLLIOT (M G). la modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur , op cit, p417.

[3] DELEBEQUE P, la convention de Montréal du 28 mai1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien internationale ou le nouveau droit du transport aérien, JDI 2005 p 265.

[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص20.

وفي الخامس سبتمبر عام 2003، صدقت الولايات المتحدة الأمريكية على الاتفاقية لتكون بذلك الدولة الثلاثين التي تودع وثائق التصديق على الاتفاقية لدى جهة الإيداع وهي المنظمة الدولية للطيران المدني *(I.C.A.O)*، وبالتالي تكون قد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 04 نوفمبر 2003[1] ولم تصادق الجزائر على هذه الاتفاقية.

وتهدف اتفاقية مونتريال 1999 إلى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي الدولي كي تحل قواعدها محل القواعد السابقة عليها، وتصبح التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي الدولي خاصة ما تعلق منه بمسؤولية الناقل الجوي.

ثانيا: الطبيعة المزدوجة لمسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال 1999

تعتبر اتفاقية مونتريال 1999 معاهدة دولية جديدة تحل محل اتفاقية وارسو المعدلة التي بلغ عمرها 70 عاما، تشتمل على سبعة وخمسين (57) مادة موزعة على سبعة فصول تتناول الموضوعات الآتية:

- **الفصل الأول:** الأحكام العامة الخاصة بنطاق تطبيق الاتفاقية (المادة الأولى والثانية من الاتفاقية).
- **الفصل الثاني:** المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع (من المادة 03 إلى المادة 16 من الاتفاقية).
- **الفصل الثالث:** مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر (المادة 17 إلى المادة 37 من الاتفاقية).
- **الفصل الرابع:** النقل بعدة وسائل (المادة 38 من الاتفاقية).
- **الفصل الخامس:** النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد (من المادة 39 إلى المادة 48 من الاتفاقية).

---

[1] مصدر ذلك: www.icao.int/icao/leb/mt/99/htm

- **الفصل السادس:** أحكام أخرى خاصة بالتطبيق الإلزامي للاتفاقية والتأمين من المسؤولية والنقل الاستثنائي (من المادة 49 إلى المادة 52 من الاتفاقية).
- **الفصل السابع:** البنود الختامية الخاصة بتوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعول ونقضها وعلاقتها باتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها والتحفظات (من المادة 53 إلى المادة 57 من الاتفاقية).

وقد عمدت هذه الاتفاقية إلى جمعا فريدا بين أحكام المسؤولية الواردة أساسا في اتفاقية وارسو والعناصر الأساسية في بروتوكول لاهاي، كما تبنت أحكام بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 الرابع، وبعض عناصر بروتوكول جواتيمالا وبروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975، وأدخل نصوص اتفاقية جوادالاخارا كفصل مستقل.[1]

وقد فرقت اتفاقية مونتريال 1999 بين نقل الركاب من ناحية، ونقل البضائع والأمتعة من ناحية أخرى، ولكنها وحدت في أساس المسؤولية عن التأخير أيا كان نوع النقل، حيث أقرت ما يلي:

1- بالنسبة لنقل الركاب فقد جعلت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي ذات مستويين:

المستوى الأول: وكأصل عام أخذت الاتفاقية في حالة وفاة الراكب أو تعرضه إلى إصابة جسدية بالمسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، بحيث يسأل الناقل الجوي عن هذه الأضرار مسؤولية مطلقة، إذا لم تتجاوز قيمة الأضرار مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب[2] (أي ما يعادل 116.000 أورو أو 140.000 دولار أمريكي)،[3] ولا يجوز له أن يدفع مسؤوليته أو أن يحد منها (المادة 21 ف1)،

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، ص318.
[2] GRELLIERE(V), la responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal. Gaz.pal 2006 p2363.
[3] Au 01/01/2005 : 1DTS =1.16 EUR ; 1DTS = 1.40 dollars
Voir, iNF ora/external/no/Fin/data/sdr ir.asDX-

إلا إذا أثبت أن الضرر راجع إلى فعل الراكب نفسه أي أن الضرر يرجع إلى إهمال هذا الراكب أو خطئه أو امتناعه.[1]

- **أما المستوى الثاني:** الذي تتجاوز فيه قيمة الضرر مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب أخذت بالمسؤولية الشخصية قوامها الخطأ المفترض في جانب الناقل،[2] بحيث لا يجوز له دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر قد نشأ فقط عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الغير.[3]

إن ما جاءت به الاتفاقية في هذه النصوص قد جاء مخالفا لاتفاقية وارسو التي تتطلب للحصول على التعويض غير محدود إقامة الدليل على غش الناقل أو على خطئه المعادل للغش، ومخالف أيضا لأحكام المادة التاسعة من بروتوكول جواتيمالا 1971، والمادة الثامنة من بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975، اللتين قررتا أن الحدود القصوى للمسؤولية غير قابلة بأي حال تجاوز الحد الأقصى للتعويض.[4]

كما أن إقرار المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس من قبل الناقل، أو تابعيه عندما تتجاوز قيمة الضرر 100.000وحدة حقوق سحب خاصة، كان الغرض منه اكتفاء المتضررين بالمسؤولية المحدودة التي لا يجاوز التعويض فيها حد 100.000 وحدة حقوق سحب، لكونها مسؤولية موضوعية قوامها الضرر، ويصعب على الناقل إثبات العكس.[5]

وعلى إثر ذلك قام برلمان " الاتحاد الأوروبي" بإدخال تعديل على نظام رقم 2027/97 المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي للركاب، بموجب النظام التعديلي رقم 889/2002 الصادر

[1] المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999.
[2] محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999: تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت 2000،ص 102.
[3] المادة 21 الفقرة 2 ب. من اتفاقية مونتريال لعام 1999
[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي.المرجع السابق ص317 و318.
[5] .FOLLIOT (M G), la modernisation du système Varsovie de responsabilité du transporteur ,op cit, p424 et 425.

بتاريخ 13 ماي 2002 [1] حتى تتماشى أحكام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب في الاتحاد الأوروبي مع الأحكام الدولية الجديدة التي أقرتها اتفاقية مونتريال 1999، والذي دخل حيز التنفيذ بتاريخ 2004/06/28[2] بعد دخول اتفاقية مونتريال حيز التنفيذ بتاريخ 2003/11/04.

2-أما فيما يخص نقل الأمتعة، فإن اتفاقية مونتريال 1999 أقرت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة بحسب نوعيتها:

أ- بالنسبة للأمتعة المسجلة: فإن الاتفاقية قد أقامت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية (المادة 17 ف2 من الاتفاقية) قوامها الخطر أو تحمل التبعة، بحيث يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلفها أو ضياعها أو هلاكها بمجرد حدوث الضرر، وتكون هذه الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل،[3] ولا يمكن للناقل الجوي دفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الأضرار التي لحقت بالأمتعة كان بسبب خلل كامن في الأمتعة أو بسبب نوعية هذه الأمتعة أو بسبب عيب ذاتي فيها.[4]

ب- أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة أو التي يحتفظ بها الراكب، فإن مسؤولية الناقل عنها هي مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل أو تابعيه، الذي يتوجب على المتضرر إثباته.[5]

- ويتفق هذا الحكم في شقه الخاص بالمسؤولية عن الأمتعة المسجلة مع ما أقره بروتوكول جواتيمالا 1971، بينما يختلف عما جاء في هذا البروتوكول فيما يخص الأمتعة غير المسجلة، لأن بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدل لاتفاقية وارسو كان يسوي بين نوعي

---

[1] Règlement CE N° : 889 / 2002 du 30 Mai 2002 relatif a la responsabilité aérienne en cas d'accident- JOuE n° L140 du 30 Mai 2002 p2.

[2] DELEBEQUE (P), la convention de Montréal du 28 Mai 1999pour l'unification de certaines régles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien, op cit 2005 p266.

[3] PIEDELIEVRE (S), TANDONNET (DJ) , droit des transports terrestres, aériens et maritimes, LEXIS NEXIS – Paris, 2013, p503.

[4] الفقرة الثانية للمادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999.

[5] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص179.

الأمتعة من حيث كون المسؤولية عنهما مسؤولية موضوعية، بينما اتفاقية مونتريال الجديدة تفرق بين نوعي الأمتعة، حيث جعلت مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة مسؤولية موضوعية، بينما اتفاقية مونتريال الجديدة تفرق بين نوعي الأمتعة، حيث جعلت مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة مسؤولية موضوعية، بينما جعلت مسؤولية الناقل عن الأمتعة غير المسجلة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ التعاقدي واجب الإثبات.[1]

- وقد أقرت اتفاقية مونتريال حدا للتعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة قدره ألف (1000) وحدة حقوق سحب خاصة[2] (أي ما يعادل 1160 أورو) عن كل راكب دون تفرقة بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة، وهو ما يعد مكسبا كبيرا للمسافرين.

3-أما بالنسبة لمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع، فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد أخذت بالمسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، بمجرد وقوع الحدث المسبب للضرر،[3] وبالتالي تكون قد تبنت ما ورد في بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975، وقد حددت حدا للتعويض قدره سبعة عشر (17) وحدة حقوق سحب خاصة (أي ما يعادل 20 يورو) عن كل كيلوغرام من البضائع.[4]

4-أما فيما يخص التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع، فإن مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير – في اتفاقية مونتريال 1999- قد ظلت مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض من جانب الناقل، بحيث يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير[5] (المادة 19 من الاتفاقية)، وقد وضعت هذه الاتفاقية حدا للتعويض الناجم عن التأخير وحددته كالآتي:

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص50.

[2] المادة 22 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال 1999.

[3] AUBERT (J), l’essentiel du droit des transports de marchandises éditions Ellipse paris, 2012. P169.

[4] المادة 22 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال 1999.

[5] LEFFERS (C), conséquences jurisprudentielles probable de l’évolution du régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne, RFDAS 1999, p463 ets.

أ- التأخير في نقل الركاب: 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب (ما يعادل 4814 يورو).

ب- التأخير في نقل الأمتعة: 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب (ما يعادل 1160 يورو).

ت- التأخير في نقل البضائع: 17 وحدة حقوق خاصة (أي ما يعادل 20 يورو) عن كل كيلوغرام من البضائع.[1]

- وقد وضعت اتفاقية مونتريال 1999 -من خلال المادة 24 منها- آلية لمراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد 21، 22، 23 من الاتفاقية مرة كل خمس (05) سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية أو في السنة الأولى لسريانها إذا لم تسري الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، مع مراعاة عامل التضخم عند مراجعة حدود المسؤولية.[2]
- وبعد مرور خمس (05) سنوات من تاريخ سريان اتفاقية مونتريال 1999، قامت المنظمة الدولية للطيران *(I.C.A.O)* بمراجعة حدود المسؤولية من خلال رفع حد التعويض،[3] بنسبة زيادة قدرها 13.1% والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 30 ديسمبر 2009.

---

[1] MERCADAL (B), transport aérien –Rép-com. Dalloz, 2000, n° 213.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص305 و 306.

[3] Sur la révision des limitations d'indemnisation V : PIEDELIEVRE (S), TANDONNET (D.G), op cit, p 482 et 504 ets.

المطلب الثالث:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري

كانت الجزائر إبان حقبة الاحتلال الفرنسي تخضع لأحكام المنظومة القانونية الفرنسية، بحكم أنها مستعمرة تابعة للإقليم الفرنسي، وذلك بموجب الأمر الصادر بتاريخ 22 جويلية 1834 من خلاله كان التشريع الفرنسي عموما[1] والتشريع الخاص بالملاحة الجوية المنظم لأحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي ساريا ونافذا على الإقليم الجزائري.[2]

فعلى الصعيد الداخلي وبتاريخ 31 ماي 1924 أصدر المشرع الفرنسي قانون الملاحة الجوية، الذي أخضع الناقل الجوي لنظام المسؤولية العقدية التي تستمد أحكامها المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي من القواعد العامة المطبقة على النقل البري والمائي.

وقد عدل هذا القانون بموجب القانون رقم 269/57 الصادر بتاريخ 1957/03/02 [3] الذي أحدث تغييرا جذريا في نظام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب أو الشاحنين، حيث جعل النقل الداخلي بصفة عامة، ونظام مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة يخضع لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955، حيث عمد هذا القانون إلى توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي

---

[1] BOUDJELLEL (A), l'aviation civile en Algérie, thèse pour le doctorat, université d'Aix-Marseille 1986, p7. « l'annexion de l'Algérie au territoire métropolitain en 1834 présentait des intérêts stratégiques et économiques. Les véritables mobiles de la colonisation qui sont d'ordre mercantiles et militaire, ont guidé de tout temps l'idéologie politique coloniale dans son ensemble. »

[2] « à cette époque, le régime juridique aéronautique en Algérie a été marqué d'une part par les caractères du régime juridique (législatif et règlementaires) qui résultait du statut particulier de l'Algérie dans l'ordre interne français et d'autre part, par les dispositions qui relèvent fréquemment d'une stratégie militaire notamment de défense aérien. » BOUDJELLEL (A), thèse, op cit p8

[3] J.O.R.F du 3 mars 1957, p2402.

والداخلي، حيث أصبحت مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس قرينة الخطأ المفترض من جانب الناقل قابل لإثبات العكس.[1]

وقد أقرت المادة الثالثة من هذا القانون على سؤيان أحكام هذا القانون المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي على الإقليم الجزائري بوصفه مستعمرة تابعة للإقليم الفرنسي.[2]

أما على الصعيد الدولي كانت فرنسا من الدول التي وقعت على اتفاقية وارسو 1929 بتاريخ 1929/10/12، وصادقت عليها في 1932/11/15، ودخلت حيز التنفيذ لديها في 1933/02/13، وبحكم أن الجزائر كانت تخضع لسلطة الاستعمار الفرنسي فإن أحكام اتفاقية وارسو 1929 بما فيها أحكام مسؤولية الناقل الجوي كانت تسري أيضا على الإقليم الجزائري.

وكانت فرنسا من الدول التي وقعت على بروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر عام 1955، وصادقت عليه في 19 ماي 1959[3]، ودخل حيز التنفيذ لديها في 1963/08/01، أي بعد نيل الجزائر لاستقلالها في الخامس جويلية عام 1962.

وقد أصدر المشرع الجزائري –مباشرة بعد الاستقلال– قانون رقم 157/62 الصادر بتاريخ 1962/12/31،[4] أقر فيه سريان القوانين الفرنسية على التراب الجزائري، بما فيها قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1957 المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، واتفاقية وارسو 1929 بالنسبة للنقل الجوي الدولي، بشرط ألا تمس هذه القوانين بالسيادة الوطنية.

---

[1] CARTOU (L) , op, cit, 1963, p337

[2] Art : « la présente loi est applicable à l’Algérie et aux territoires relevant du ministre de la France d’outre-mer. »

[3] Décret du 31/12/1959 portant publication du protocole du 28 septembre 1955 (J.O.R.F du 07 Janvier 1959, p229.

[4] الجريدة الرسمية عدد رقم 02 لسنة 1963 .

وانضمت الجمهورية الجزائرية إلى المنظمة الدولية للطيران المدني المعروفة اختصارا « I.C.A.O » بموجب المرسوم رقم 84/63 المؤرخ في 05 مارس 1963.[1]

وقد أصدر المشرع الجزائري مجموعة من القوانين الخاصة بالطيران المدني بما في ذلك المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين، والتي عمد من خلالها توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الداخلي والدولي، وإخضاعهما للأحكام اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 لذلك سنقسم هذا المطلب إلى فرعين.

الفرع الأول: نتطرق فيه إلى موقف المشرع الجزائري من التشريع الدولي المنظم لمسؤولية الناقل الجوي في ظل التشريع الوطني.

أما الفرع الثاني: نتطرق فيه إلى موقف المشرع الجزائري من التشريع الدولي المنظم لمسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الأول:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري الداخلي

إن تمديد سريان القوانين الفرنسية على التراب الجزائري بموجب القانون رقم 157/62 الصادر بتاريخ 1962/12/31 نجم عنه سريان قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1924 المعدل بقانون 1957 والمتعلق بمسؤولية الناقل الجوي.[2]

لكن وبالرجوع إلى نص المادة الثالثة منه التي تقر بسريان هذا القانون على الإقليم الجزائري بوصفه مستعمرة فرنسية، يمكن استنتاج أن هذه المادة من شأنها المساس بالسيادة

---

[1] الجريدة الرسمية، العدد 14 لسنة 1963.

[2] جاء في ديباجة قانون 64 – 166 المؤرخ في 1966/06/08: "أن القانون المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 الذي يمدد إن يصدر أمر جديد، العمل بالتشريع القائم في 31 ديسمبر 1962 في كل مقتضياته التي لا تمس بالسيادة الوطنية، يزود نظريا الطيران المدني الجزائري بالإطار القانوني اللازم لممارسة نشاطه."

الوطنية للدولة الجزائرية بوصفها دولة مستقلة كاملة السيادة، دفعت بالمشرع الجزائري إلى التعجيل في إصدار قانون الخدمات الجوية لسنة 1964 الذي نظم قطاع الملاحة الجوية بصفة عامة ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، وظل ساري المفعول إلى غاية عام 1998 خاصة بعد تطور قطاع الملاحة الجوية في الجزائر الذي بلغ أشواطا متقدمة أدت بالمشرع الجزائري إلى إصدار قانون جديد خاص بالطيران المدني لعام 1998.

لذلك سنتطرق إلى طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية (أولا)، ونتطرق بعد ذلك إلى طبيعة المسؤولية في ظل قانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني (ثانيا).

أولا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية

جاء في ديباجة هذا القانون أن تمديد العمل بالتشريع الفرنسي الخاص بالملاحة الجوي من شأنه تزويد الطيران المدني الجزائري نظريا بالإطار القانوني اللازم لممارسة نشاطه إلى غاية صدور قانون جديد خاص بالطيران المدني.

الأمر الذي تمخض عنه ضرورة صدور تشريع وطني خاص بالملاحة الجوية الداخلية بصفة عامة، وتحكم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين في إقليم الدولة الجزائرية بصفة خاصة، حيث نجم عنه صدور قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.[1]

وقد جاءت أحكام هذا القانون الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي مطابقة لأحكام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955،[2] من خلال ما أقره

[1] الجريدة الرسمية، العدد رقم 06 لسنة 1964.

[2] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص43.

المشرع الجزائري في نص المادة 100 من هذا القانون، والتي نصت على: "إن مسؤولية مؤسسات النقل العمومي بواسطة الطائرات الجزائرية أو الأجنبية، وكذلك مسؤولية كل مستغل طائرة، عندما يتعلق الأمر بطيران، تجري عليهما مقتضيات الاتفاقيات الدولية المعمول بها بالجزائر.

وفي حالة عدم وجود اتفاقية دولية معمول بها، إن مسؤولية الأشخاص المشار إليهم بالفقرة السابقة فيما يتعلق بالخسائر أو الحوادث الحاصلة بالجزائر، تجري عليهما مقتضيات القانون الحالي وسائر القوانين الجزائرية الأخرى الجاري تطبيقها".

وقد انضمت الجزائر إلى اتفاقية جوادالاخارا لعام 1961 بتاريخ 20/ 10/ 1965[1]، تخضع- من خلالها- مسؤولية الناقل الفعلي لنفس أحكام المسؤولية الخاصة بالناقل المتعاقد التي أقرتها اتفاقية وارسو.[2]

وقد خصص المشرع الجزائري قسما كاملا خاصا بمسؤولية الناقل الجوي من المادة 71 إلى المادة 83 منه. وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي - في ظل هذا القانون- مسؤولية عقدية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل،[3] لكن هذه القرينة تعد بسيطة، من خلالها يستطيع الناقل أن ينفي عنه المسؤولية بإثباته أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو استحال عليهم اتخاذها، أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة وبسبب عيب ذاتي فيها، أو كان الخطأ قد صدر من جانب المضرور نفسه، كما يمكنه أن يتمسك بإثبات الخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة لإسقاط المسؤولية عنه.[4]

---

[1] أمر رقم 267/65 المؤرخ في 20 أكتوبر عام 1965 يتعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية فارسوفيا لأجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص غير متعهد النقل المتعاقد والموقعة بوادي الحجارة (جوادالاخارا) في 18 سبتمبر سنة 1961 (الجريدة الرسمية العدد رقم 104 لسنة 1965).

[2] تنص المادة 2 من التفاقية على: "إذا نفذ المتعهد الفعلي للنقل كل أو بعض النقل الذي تسري عليه اتفاقية فارسوفيا بمقتضى العقد المشار إليه في المقطع ب من المادة الأولى فإن المتعهد النقل المتعاقد والمتعهد الفعلي للنقل يخضعان لقواعد اتفاقية فارسوفيا: الأول من أجل مجموع النقل المرتقب والثاني من أجل النقل الذي ينفذه فقط وذلك ما لم ينص في هذه الاتفاقية على غير ذلك."

[3] ZAHI (A)., droit des transports, T 1, OPU, Alger, 1991, p137 ets.

[4] سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية ديوان المطبوعات الجامعية –الجزائر- طبعة 2001، ص 327.

كما أجاز هذا القانون –إلى جانب التعويض عن الأضرار المادية والجسدية التي تصيب الراكب– التعويض عن الأضرار التي تمس القدرات الذهنية والنفسية، مما يدل على توسيع المشرع الجزائري لمجال التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب سواء كانت جسدية أو عقلية.[1]

كما أقر هذا القانون حدا للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب بمبلغ مائتين وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية، وأجاز أيضا للناقل أو الراكب ضبط حد أعلى بموجب اتفاق بين طرفي العقد.

وقد حدد هذا القانون التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة اليدوية بمبلغ خمسة آلاف (5000) وحدة حسابية عن كل شخص، وبمبلغ مائتين وخمسين (250) وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من البضاعة أو الأمتعة المسجلة طبقا لنص المادة 77 من هذا القانون.[2]

كما أقر هذا القانون –من خلال نص المادة 103 منه– أن يسد الفراغ الذي قد يطرأ عن غياب نص خاص بالقانون المذكور سالفا، وذلك من خلال الإحالة على قواعد القانون التجاري، عندما يتعلق الأمر بمسؤولية الناقل الجوي، وبالتالي إخضاع النقل الجوي لنظام المسؤولية العقدية المقررة في القواعد العامة المطبقة على النقل البري.[3]

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني.

أصدر المشرع الجزائري قانونا جديدا خاصا بالملاحة الجوية، والمتمثل في القانون رقم 06/98 الصادر بتاريخ 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني،[4]

---

[1] المادة 71 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.

[2] وهي نفس حدود التعويض التي أقرتها إتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

[3] المادتين 47 و 64 من القانون التجاري الجزائري.

[4] الجريدة الرسمية، العدد رقم 48 لسنة 1998. من خلاله تنص المادة 231 فقرة 4 على أن " تلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون، لاسيما تلك الواردة في النصوص الآتية:

- القانون رقم 64-166 المؤرخ في 8 يونيو سنة 1964 والمتعلق بالخدمات الجوية..."

والذي ألغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون والواردة في عدة قوانين بما فيها قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.[1]

وقد خصص المشرع الجزائري – من خلال هذا القانون– قسما خاصا بمسؤولية الناقل الجوي يضم 12 مادة ضمن الفصل الثامن تحت عنوان "مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة"، من المادة 145 إلى المادة 156 منه.

وعلى الرغم من أن نظام مسؤولية الناقل الجوي قد بلغ أشواطا كبيرة على الصعيد الدولي، من خلال تبنيه نظام المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي سواء:

– بالنسبة لنقل الركاب والأمتعة، بموجب بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 وبروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975.

– وبالنسبة لنقل البضائع، بموجب بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.

بالإضافة لاتفاقية مونتريال لعام 1999، التي اعتمدت المسؤولية الموضوعية سواء تعلق الأمر بنقل الركاب عندما لا تتجاوز قيمة التعويضات مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة عن كل راكب استنادا لنص المادة 21 الفقرة الأولى من هذه الاتفاقية، أو نقل البضائع استنادا لنص المادة 18 منها ونقل الأمتعة استنادا لنص المادة 17 الفقرة الثانية من الاتفاقية.

إلا أن المشرع الجزائري بقي متمسكا بأحكام المسؤولية التي أقرتها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي – التي صادقت عليها الجزائر– استنادا لنص المادة 150 من القانون 06/98 الخاص بالطيران المدني.[2]

---

[1] أنظر المادة 231 من قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل.

[2] تنص المادة 150 من قانون 98 / 06 على ما يلي: "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1929 وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر.

- وتحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر..."

ويتضح من خلال ما تقدم، أن المشرع الجزائري – بموجب قانون رقم 98 / 06– قد أخذ بالمسؤولية العقدية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، سواء تعلق الأمر بالأضرار التي تصيب كل من ألركاب أو ألبضاعة أو الأمتعة أو حتى الأضرار الناجمة عن التأخير،[1] لكن هذه القرينة يمكن نفيها من قبل الناقل عند إثباته أنه اتخذ هو وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الخطأ صدر من المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيه، أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة أو الأمتعة أو بسبب عيب ذاتي فيها.[2]

وبالمقابل تخلى المشرع الجزائري عن بعض حالات دفع المسؤولية التي كانت مقررة في قانون 166/64، حيث لم يعد بإمكان الناقل التذرع بالخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة كسبب للإعفاء من المسؤولية،[3] تماشيا مع أحكام بروتوكول لاهاي 1955، حيث سعى المشرع الجزائري– من خلال ذلك– إلى توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، كما تخلى أيضا عن تطبيق أحكام القانون التجاري على مسؤولية الناقل الجوي من أجل سد أي فراغ قانوني (الذي أقرته المادة 103 من قانون 166/64) مكتفيا بأحكام المسؤولية المنصوص عليها في ظل هذا القانون.

وقد أدخل المشرع الجزائري عدة تعديلات على قانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني، والتي تتمثل في:

1–قانون رقم 05/2000 الصادر بتاريخ 06 ديسمبر سنة 2000.[4]

2–أمر رقم 10/03 الصادر بتاريخ 13 أوت سنة 2003.[5]

3–قانون رقم 02/08 الصادر بتاريخ 23 جانفي 2008.[6]

---

[1] TOUAFEK (R), la sureté et la sécurité aéronautique une priorité internationale, Editions Houma, Alger 2003, p93 ets.

[2] استنادا لنص المادة 148 من القانون رقم 98-06.

[3] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص45.

[4] الجريدة الرسمية – العدد رقم 75 لسنة 2000.

[5] الجريدة الرسمية – العدد رقم 48 لسنة 2003.

[6] الجريدة الرسمية – العدد رقم 04 لسنة 2008.

4- قانون رقم 15 / 14 الصادر بتاريخ 15 يوليو 2015[1]، وهو التعديل الوحيد الذي أدخل على نظام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، أقر من خلاله المشرع الجزائري- طبقا لنص المادة 15 منه – جواز التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب من جراء إلغاء رحلتهم أو تأخرها، أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل ، لكن بالمقابل بقي متمسكا بنفس نظام المسؤولية التي استمدها من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي، تماشيا مع الظروف الاقتصادية والسياسية السائدة في الجزائر.

الفرع الثاني:

موقف المشرع الجزائري من التشريع الدولي المنظم لمسؤولية الناقل الجوي.

ورثت الجزائر بعد استقلالها مجموعة من التشريعات الدولية تتمثل في الاتفاقيات الدولية *« conventions internationales multilatérales »*، واتفاقيات ثنائية للنقل الجوي *« les accords aériens bilatéraux »*، صادقت عليها الدولة الفرنسية وكانت تسري على الإقليم الجزائري بصفته مستعمرة فرنسية ما وراء البحار.[2]

وقد وجدت الدولة الجزائرية نفسها غداة استقلالها أمام خيارين:

- الخيار الأول: استمرار سريان هذه الاتفاقيات الدولية على الجزائر بصفتها دولة مستقلة، بحكم أنها ورثتها عن فرنسا بصفتها الدولة التي صادقت عليها، وينتقل سريانها عليها بعد حصولها على استقلالها.
- أما الخيار الثاني: يتمثل في مصادقة الجزائر على هذه الاتفاقيات الدولية بوصفها دولة مستقلة كاملة السيادة.[3]

[1] الجريدة الرسمية – العدد رقم 41 لسنة 2015.
[2] TOUAJEK (R), la sureté et la sécurité aéronautique, une priorité internationale, op cit p 260 ets.
[3] BOUDJELLEk (A), thèse, op cit, pp110 et 111.

وقد اعتمدت الدولة الجزائرية الخيار الثاني بحكم أنها دولة نالت استقلالها حديثا، يسمح لها بالانضمام إلى المنظمات الدولية، بما في ذلك الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.[1]

وقد انضمت الدولة الجزائرية إلى عضوية منظمة الأمم المتحدة في أكتوبر 1962، وإلى المنظمة الدولية للطيران المدني « *O.A.C.I* » في شهر أفريل عام 1963.

وقد حذت الدولة الجزائرية حذو الدول التي انضمت إلى اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، بمقتضى المرسوم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، نظرا لارتباطه الوثيق بالسيادة الوطنية للدولة الجزائرية،[2] عكس الدولة التونسية التي فضلت العمل بهذه الاتفاقية دون الحاجة إلى المصادقة عليها بعد استقلالها، بحكم أن الدولة الفرنسية قد صادقت على اتفاقية وارسو 1929 بتاريخ 25 نوفمبر 1932، ودخلت حيز التنفيذ على الإقليم الفرنسي بتاريخ 13 فيفري 1933، وبالتالي استمرار سريانها على إقليم الدولة التونسية بعد استقلالها.[3]

إن تبني المشرع الجزائري لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس اعتبارات مستمدة من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، المغزى منها تقرير

---

[1] « la succession de l'Algérie à la convention de Varsovie confortée par la loi 31 décembre 1962 ne laisse entrevoir aucune difficulté jusqu'à l'adhésion de l'Algérie à la convention se Varsovie.
- un éventuel litige relatif à un transport aérien reliant la France à l'Algérie avant l'adhésion de celle-ci à la convention de Varsovie en 1964, serait sans doute possible, soumis au régime de cette convention et la jurisprudence française considérerait comme elle le fit pour les cas précédemment cités, qu'en acquérant l'indépendance, l'Etat algérien demeurerait également lié pa la convention de Varsovie et devenait de plein droit partie contractante. » BOUDJELLEL (A). Thèse, op cit, p111.

[2].ZAHI (A), op cit, p 195 ets.

[3] FOURTI (M), l'aviation civile en Tunisie, Aspects juridiques, thèse pour le doctorat, université d'Aix-Marseille, 1985 p37 ets.

الحماية الكافية لقطاع النقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي (أولا)، مما دفع بالدولة الجزائرية إلى رفض الانضمام إلى اتفاقية مونتريال 1999 (ثانيا).

أولا: مبررات تبني المشرع الجزائري لأحكام مسؤولية الناقل الجوي المستمدة من اتفاقية وارسو 1929.

استمد المشرع الجزائري أحكام مسؤولية الناقل الجوي الواردة سواء في القانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية، أو في القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني، من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، الغرض منه توحيد القواعد المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي دوليا وداخليا من جهة (أ)، ومدى تلاؤم المسؤولية الشخصية المستمدة من اتفاقية وارسو المعدلة مع وضعية النقل الجوي الداخلي في الجزائر الذي يحتاج إلى حماية لكونه مازال في مهده (ب).

أ/ توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي دوليا وداخليا:

تأثر المشرع الجزائري عند سنه أحكام مسؤولية الناقل الجوي سواء في قانون رقم 166/64، أو في قانون رقم 06/98 بالتشريع الفرنسي من خلال قانون رقم 269/57 الصادر بتاريخ 02 مارس 1957 المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي، حيث حد المشرع الجزائري حدو المشرع الفرنسي عندما أخضع نظام مسؤولية الناقل الجوي الخاصة بالنقل الداخلي لأحكام اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.[1]

مما نجم عنه ازدواجية في القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي في الجزائر والتي تتمثل في:

1-أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، الخاصة بالنقل الجوي الدولي الذي تتوفر فيه الشروط التي تتطلبها الاتفاقية.

[1] BOUDJELLEL (A). Thèse, op cit, pp 329 et 330.

2-أما النقل الجوي الذي يتم تنفيذه بأسره داخل إقليم الدولة الجزائرية، فإنه يخضع للأحكام الخاصة بالنقل الجوي الداخلي، بما فيها أحكام مسؤولية الناقل الجوي [1] التي وردت في القسم الثالث من الفصل الثامن من قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل.

لكن ورغم هذه الازدواجية في تطبيق النصوص القانونية على النقل الجوي الدولي والداخلي –وما يترتب عنه من تطبيق لأحكام مسؤولية الناقل الجوي– فإنهما يؤديان إلى نتيجة واحدة ألا وهي تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة على النقل الجوي سواء كان النقل دوليا أو داخليا.[2] حيث عمد المشرع الجزائري إلى توحيد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي على أنها مسؤولية شخصية وعقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، ونفس الشيء انتهجه المشرع الجزائري عند تحديد مقدار التعويض الناجم عن الأضرار التي تصيب الراكب، أو البضاعة أو الأمتعة، حيث عمد إلى الأخذ بنفس التعويضات المقررة في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955.[3]

إن الغرض من توحيد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي دوليا وداخليا هو تشجيع قطاع النقل الجوي في الجزائر الذي مازال في مهده، والمحتكر على المستوى الداخلي من قبل "شركة الخطوط الجوية الجزائرية" « *Air Algérie* » كما يرتب إخضاع النقل الداخلي لنفس نظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي أن يستفيد الناقل –في الرحلات الداخلية– من طبيعة المسؤولية الشخصية والمحدودة التي وضعت معالمها اتفاقية وارسو المعدلة.[4]

---

[1] Soulignons encore que le régime de la responsabilité civile du transporteur aérien établi par les dispositions de la convention de Varsovie, protégeait d'une manière particulière les intérêts du transport aérien en développement garantissant jusqu'à un certain point aussi la protection des intérêts des personnes qui recouraient aux services des transporteurs aériens. » voir RAJSKY (J), la responsabilité du transporteur aérien dans la législation de quelques pays socialistes européens, op cit, p15.

[2] سارعت العديد من الدول إلى محاولة توفيق أنظمتها الوطنية مع النظام الدولي لمسؤولية الناقل الجوي من خلالها تبنى اتفاقية وارسو ومد تطبيقها على النقل الداخلي كالقانون البلجيكي لعام 1963، والقانون الفرنسي لسنة 1957، والقانون السويسري لسنة 1952

[3] TRARI TANI (M), PISSOORT (W) et SAERENS (P), droit commercial international conforme aux conventions internationales ratifiées par l'Algérie, édition BERTI 2007, p255.

[4] Dans ce sens : « le législateur algérien justifie la prise en compte de cette loi par le fait que la législation française en vigueur en Algérie a été provisoire » et que l'Algérie est appelée à inclure les dispositions essencielles des traités multilatéraux de Varsovie de 1929 voir : TOUAFEK (R), les accords aériens bilatéraux, édition Houma 2003. P121.

ب/ مدى تلاؤم المسؤولية الشخصية مع وضعية النقل الجوي في الجزائر:

انتهج المشرع الجزائري منذ الاستقلال إلى يومنا هذا على تبني نظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل كأساس لمسؤولية الناقل الجوي سواء في قانون رقم 166/64 المتضمن الخدمات الجوية، أو قانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني التي استمد أحكامها من اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955، نظرا لتلاؤمها مع وضعية النقل الجوي الداخلي في الجزائر.[1]

ويتميز قطاع النقل الجوي في الجزائر باحتكار الدولة لهذا النشاط الاستراتيجي لكون شركات الطيران التي تنشط في هذا القطاع عبارة عن شركات تجارية رأسمالها ملك للدولة سواء تمثلت في شركات الخطوط الجوية الجزائرية التي تحتكر سوق النقل الجوي في الجزائر وأيضا شركة طاسيلي للطيران التي تعد شركة فتية ونشاطها محدود في ميدان النقل الجوي في الجزائر ورأسمالها ملك لشركة سوناطراك.[2]

يعد النقل الجوي يعد استغلالا تجاريا يتطلب إمكانيات واستثمارات ضخمة سواء تعلق الأمر بإعداد وتجهيز أسطول جوي قادر على المنافسة وذلك من خلال اقتناء طائرات جديدة دوريا، والاهتمام أيضا بجانب المراقبة التقنية للطائرات وصيانتها حتى يتسنى لشركات النقل الجوي استغلالها استغلالا جيدا ولمدة أطول، مع ضرورة الاهتمام بجوانب أخرى كمصالح الأرصاد الجوية الخاصة بالطيران والمراقبة الجوية، وأيضا بالجانب الأمني والسلامة الجوية،[3] فهذه المعطيات تتطلب توفير موارد مالية ضخمة من شأنها أن تؤدي إلى ازدهار قطاع النقل الجوي.

وأمام هذه المعطيات الاقتصادية عمد المشرع الجزائري إلى توفير الحماية القانونية اللازمة من خلال اعتماده نظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من

---

[1] Zahi (A). op cit, p138.

[2] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص47.

[3] TOUAFEK (R), les accords aériens bilatéraux, op. cit, p146 ets.

جانب الناقل الجوي، بموجبه يكون الناقل مسؤولا عن وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى بدني أو هلاك البضاعة والأمتعة أو تلفها أو ضياعها، أو التأخير في عملية النقل.[1]

لكن هذه القرينة تعد بسيطة قابلة لإثبات العكس، حيث يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته في أحوال معينة كأن يثبت أنه قد بذل في تنفيذ عملية النقل قدر العناية اللازمة، أو أن الخطأ قد صدر من المضرور نفسه أو وجود عيب ذاتي في البضاعة.[2]

والغرض من هذه الحماية هو تشجيع قطاع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على عاتق شركات الطيران حتى لا ينعكس ذلك سلبا على النقل الجوي في الجزائر الذي مازال في مهده، وغير قادر على منافسة شركات النقل الجوي الدولية.[3]

ثانيا : مبررات رفض الجزائر الإنضمام إلى إتفاقية مونتريال 1999 .

إنّ قصور المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل – من تمكين المتضررين ضحايا حوادث الطيران من الحصول على التعويض اللازم لجبر الضرر– وأيضا بسبب ضآلة حد المسؤولية وعدم تناسبه مع التطورات الاقتصادية والاجتماعية والتقدم المذهل الذي أحرزه قطاع الطيران المدني[4]– دفعت بالمشروع الدولي إلى تبني نظام المسؤولية الموضوعية " La responsabilité objective"، التي تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التعبئة كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، تحقق من خلالها المسؤولية

[1] BOUDJELLEL (A), thèse, op cit pp 330 et 329.

[2] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص43

[3] La jeunesse de l'état Algérien et son inexpérience dans le domaine des transports aériens interpelle l'Algérie à adopter des règles aéronautiques protectrices tant en faveur de sa compagnie aérienne « Air Algérie » appelée à faire face a la concurrence des compagnies étrangères voir ; TOUAFEK (R), les accords Aériens bilatéraux, op cit pp 127 et 128.

[4] عطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 22.

بمجرد وقوع الضرر بسبب فعل الناقل أو أحد تابعيه كفيل بحماية مصالح كلّ من الركاب والشاحنين[1].

وقد تبنت إتفاقية مونتريال 1999 نظام المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي سواء تعلق الأمر بنقل الركاب إذا لم تتجاوز قيمة الأضرار مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة ، أو فيما يخصّ الأضرار التي تصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة والتي تؤدي إلى هلاكها أو تلفها أو ضياعها بمجرد وقوع الحدث المسبب للضرر[2].

لكن ورغم الحماية التي تقدمها إتفاقية مونتريال 1999 لكل من الركاب والشاحنين، بقي المشرع الجزائري متمسكا بأحكام مسؤولية الناقل الجوي المقررة في إتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 – بالإضافة إلى إتفاقية جوادلاخارا 1961 التي قررت تطبيق نظام المسؤولية المقررة في كل من إتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي على كلّ من الناقل المتعاقد (الذي لم ينفذ عملية النقل)، والناقل الفعلي (الذي قام بتنفيذها)–[3] و رافضا الإنضمام إلى إتفاقية مونتريال 1999 للإعتبارات الآتية:

أ) رفض المشرع الجزائري تبني نظام المسؤولية الموضوعية :

بقي المشرع الجزائري متمسكا بنظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل المستمدة من إتفاقية وارسو المعدلة ببروتكول لاهاي، رافضا تبني نظام المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التعبئة[4]. والتي من خلالها تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وقوع ضرر يصيب كل من الراكب أو البضاعة أو الأمتعة المسجلة، والدليل على ذلك رفض المشرع الجزائري الإنضمام إلى كل من :

---

[1] يزيد دلال ، رسالة، المرجع السابق، ص 64 وما يليها.

[2] TARARI TANI(M) , PISSCORT (W) , SARENS (P), Droit commercial international, op.cit, P255.

[3] BOUDJELLAL (A), thèse ,op.cit, P145.

[4] لقد ثبت قصور فكرة الخطا المفترض فرضا بسيطا وعجزها عن حماية مستهلكي خدمة النقل الجوي، الشيء الذي يحتم على المشرع الجزائري أن يعيد النظر في طبيعة المسؤولية وأساسها، فيواكب المجتمع الدولي ليجعلها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الضرر، تثور بمجرد أن يلحق الضرر المسافر أو الشاحن، ودون حاجة إلى إثبات هذا الأخير لانتفاء الخطأ.

1- بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 الذي أدخل تغيير جذري في نظام المسؤولية الذي كان مقررا في اتفاقية وارسو، إذ قرر استبدال المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التعبئة محل المسؤولية الخطيئة، وذلك في حالة نقل الركاب وأمتعتهم[1].

2- بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 الذي تبنى نظام المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو ضياعها أو تلفها ما دامت الواقعة المسببة للضرر قد حدثت أثناء فترة النقل الجوي[2].

3- وأخيرا اتفاقية مونتريال لعام 1999 التي حلت محل إتفاقية وارسو، والتي تبنت نظام المسؤولية الموضوعية سواء تعلق الأمر بنقل الركاب إذا لم تتجاوز قيمة الأضرار مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة، أو الأضرار التي تصيب البضاعة والأمتعة المسجلة[3].

ويرجع سبب رفض المشرع الجزائري تبني نظام المسؤولية الموضوعية سواء في قانون الطيران المدني بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، أو الانضمام إلى إتفاقية مونتريال 1999 بالنسبة للنقل الجوي الدولي، إلى كون قطاع النقل الجوي في الجزائر يحتاج إلى حماية قانونية تحمي مصالح الناقلين الجويين سواء تعلق الأمر بأساس مسؤولية الناقل الجوي، أو بوضع حدّ أقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب كلّ من الركاب أو الشاحنين[4].

ب) عدم قدرة شركات الطيران الجزائرية على المنافسة الدولية :

يعتبر قطاع الملاحة الجوية أحد أعمدة الإقتصاد الرئيسية لما يحتله من أهمية كبرى، إذ يسمح بإنجاز عمليات النقل لمسافات كبيرة في زمن محدود، ممّا يوفر الوقت والجهد على

[1]MANKIEWICS (R-H), le protocol de Guatemala du 8 mars 1971, op cit , P15 ets.
[2]GUILLAUM (G) , les réformes apportées en 1975 au régime de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises par le protocole n° 4 de Montréal, op.cit P11 ets.
[3]GATTES (S) , la convention de Montréal, R.F.D.A.S 1999 ? P439 ets.
[4] TOUAFAK (R), les accords aériens bilatéraux, mode d'expression de la souveraineté et enjeux économiques ,op.cit, P127.

الإنسان. لذلك تكثر إستثمارات ومشاريع النقل الجوي في العالم، بل صارت ظاهرة الخطوط الجوية المنتظمة ظاهرة شائعة وطبيعية[1]، حتى إعتبر البعض النقل الجوي الدولي بمثابة مرفقا عاما[2].

أمّا قطاع النقل الجوي في الجزائر ما زال حكرا على شركات الطيران المملوكة للدولة، سواء تعلق الأمر بشركة الخطوط الجوية الجزائرية التي تحتكر نشاط النقل الجوي فيما يخصّ الرحلات الجوية الداخلية والدولية، أو شركة طاسيلي للطيران التي أنشأت في الأصل من أجل نقل عمال شركة سونطراك الذين يعملون في حقول النفط في الصحراء الجزائرية، لكنها بدأت مؤخرا في توسيع نشاطها التجاري في النقل الجوي سواء داخليا أو دوليا، لكن رغم ذلك ما زال نشاطها محدودا يحتاج إلى إستثمارات إقتصادية ضخمة[3].

وبالتالي فإنّ شركات الطيران الجزائري ما زالت غير قادرة على منافسة شركات الطيران الكبرى في العالم سواء من حيث :

1- إعداد أسطول جوي وتجهيزه حتى يصبح قادرا على المنافسة، وذلك بإقتناء طائرات جديدة دوريا والعمل على المراقبة التقنية للطائرات القديمة وصيانتها من أجل تشغيلها لمدة أطول[4].

2- التقيد بمواعيد الرحلات الجوية : يقع على عاتق الناقل الجوي إلتزام بتنفيذ النقل في المواعيد المحددة في جدول الرحلات الذي يعلنه الناقل الجوي العامل على الخطوط الجوية المنظمة، فبمجرد حدوث التأخير تثور مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تنجم عنه[5]، وهو ما تعاني منه شركة الخطوط الجوية الجزائرية من جراء التأخير في رحلاتها الجوية، أو

---

[1] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية -2002، ص 9.

[2] CARTOU (L) ,op.cit , P2.

[3] TOUAFAK (R), les accords aériens bilatéraux, mode d'expression de la souveraineté et enjeux économiques , op.cit, P127.

[4] Ibid, P145 ets.

[5] عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، وعيسى غسان ريضي ، المرجع السابق، ص 109 وما يليها.

إلغائها، مما ينجم عنه قيام مسؤولية شركة الطيران عن هذا التأخير، وبالتالي التعويض عن هذه الأضرار بناء على الدعاوى التي يرفعها ضدها كلّ من الركاب والشاحنين[1].

3- الخدمات المقدمة للزبائن: تكمن قيمة شركة الطيران عبر العالم في الخدمات التي تقدمها لزبائنها أثناء عملية النقل، لذلك يتوجب على شركة الخطوط الجوية وشركة طاسيلي للطيران تحسين الخدمات المقدمة لزبائنها أثناء عملية النقل حفاظا على سمعتها في سوق النقل الجوي من جهة، وكسب ثقة الزبائن من جهة أخرى[2].

4- الأسعار التنافسية : يتطلب سوق الطيران التجاري إخضاع تذكرة السفر لأسعار تنافسية من شأنها جلب الزبائن، لذلك يتوجب على شركات الطيران في الجزائر إخضاع أسعار التذاكر إلى متطلبات سوق النقل الجوي كتخفيض أسعار التذاكر لتشجيع الزبائن على اختيار السفر بواسطة الطائرة، وتجنب إجراء الرحلات الجوية بأعداد قليلة من المسافرين الذي يعرض شركات الطيران إلى أضرار اقتصادية نتيجة عدم مسايرتها لمتطلبات السوق الدولية التنافسية[3].

إنّ محدودية نشاط شركات الطيران الجزائرية وعدم قدرتها على منافسة شركات الطيران الكبرى في العالم، هي التي دفعت بالمشرع الجزائري إلى التمسك بالمسؤولية الشخصية التي تقوم على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، الغرض منه تقديم الحماية القانونية والاقتصادية لشركات الطيران المدني في الجزائر[4].

---

[1] Cass.Civ (1[ere] cha) 11/02/2010 , RFDAS 2010, P64 ets (Air Algérie c/M.X...).

[2] Dans ce sens : le manque d'expérience en matière de gestion commerciale, la taille de sa flotte et le manque de maturité instrument sur le plan de la concurrence et de la compétition , amène l'état Algérien à adopter des accords aériens protectionnistes en faveur de sa compagnie aérrienne "Air Algerie" : TOUAFEK Rabh, les accords aérien bilatéraux- op.cit, P182.

[3] Dans le sens : "les considération économiques et techniques influeront sur la politique des Etats qui se nuancera selon la possibilité de laurs entreprises de transport aérien pour les protéger contre la puissance des entreprises étrangères" . ZOGHBI (H),Thèse op.cit , P191.

[4] يزيد دلال ، رسالة ، المرجع السابق، ص 48.

ج) عدم قدرة شركات التأمين الجزائرية مسايرة تطور قطاع النقل الجوي الدولي :

يقوم التامين من المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي بدور هام، ويتعاظم هذا الدور بتصاعد الحد الأقصى للتعويض، لأنّ التأمين من المسؤولية يوفق بين حركة نشاط النقل الجوي من جهة، وبين ضمان حصول المتضررين من حوادث الطيران على التعويضات المقررة لجبر الضرر من جهة أخرى.

ويهدف التأمين من المسؤولية المدنية إلى تغطية التبعة المالية للناقل الجوي من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الحادث الجوي، والتي تلحق أضرار بالغير من الركاب أو الشاحنين[1].

كما أضحى التأمين من المسؤولية المدنية يتبنى فكرة الضرر كأساس للمسؤولية الناقل الجوي، حيث لا يتوانى القاضي الحكم بالتعويض عن الأضرار التي تصيب كلّ من الركاب أو الشاحنين، ما دام هناك عقد تأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار، التي تتحمل شركة التأمين التعويض عنها، مما يترتب عنه تطابق بين التأمين من المسؤولية المدنية والمسؤولية الموضوعية إذ أن كلاهما يرميان إلى ضمان الحق في التعويض للمضرور[2].

وبالرجوع إلى التشريع الجزائري نجد أن المشرع الجزائري قد تبنى نظام المسؤولية الشخصية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي ليس فقط من أجل تقرير الحماية القانونية لشركات الطيران الجزائرية، بل كان يهدف أيضا إلى تجسيد الحماية الكافية لشركات التأمين في الجزائر حفاظا على إستقرارها المالي.

---

[1] عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 211 و جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط6، 2010، ص 179.

[2] هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 511 وما يليها .

ويتجلّى ذلك من خلال محدودية التعويض المقرر سواء في إتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 بالنسبة للنقل الجوي الدولي، أو في قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري المعدل بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، حيث أنّ تبني نظام المسؤولية الموضوعية – المقررة في إتفاقية مونتريال 1999 – من شأنه أن يثقل كاهل شركات التامين الجزائرية، ويؤدي إلى ضرب إستقلالها المالي من خلال التعويضات المقررة فيها[1]، والتي تعد تعويضات كبيرة بالنسبة لشركات التأمين الجزائرية وما يترتب عنه من إختلالات في توازنها المالي، خاصة وأنّ شركة الخطوط الجوية الجزائرية في كثير من الحالات تخل بإلتزامها بنقل الركاب أو البضائع في الميعاد المحدد في عقد النقل، ممّا ينجم عنه رفع دعاوى أمام القضاء المختص للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير في نقل الركاب[2] أو الأمتعة أو البضائع[3]، وفي الغالب يستجيب القضاء لطلبات المتضررين، فيحكم لهم القاضي بالتعويض خاصة ما دام هناك عقد تأمين من المسؤولية المدنية، من خلاله تلتزم شركة التأمين المؤمن لديها التعويض عنه.

رغم ذلك، فإنّ وقوف التشريع الجزائري إلى جانب كلّ من شركات الطيران والتأمين الجزائرية من خلال توفير الحماية القانونية والإقتصادية لها، من شأنه الإضرار بمصالح كل من الركاب أو الشاحنين بسبب التعويضات الزهيدة التي يحصل عليها المتضررين نتيجة حوادث الطيران خاصة مع التضخم الذي يعرفه الإقتصاد الوطني في السنوات الأخيرة.

لذلك نعتقد أنّه يتوجب على المشرع الجزائري تقديم الحماية القانونية و الإقتصادية الكافية لفئة الركاب أو الشاحنين من خلال الإنضمام إلى إتفاقية مونتريال

---

[1] دلال يزيد، رسالة ، المرجع السابق، ص 374 وما يليها .

[2] Cass.Civ (1er ch) 11/02/2010, RFDAS, 2010, P64 (Air Algérie C/M.X).

[3] قرار صادر عن مجلس قضاء الجزائر، الغرفة التجارية بتاريخ 2012/03/25، قضية رقم 06783/ 11 (قرار غير منشور).

لعام 1999 والأخذ بأحكام مسؤولية الناقل الجوي المنصوص عليها في هذه الإتفاقية بما فيها التعويضات المقررة لجبر الضرر لصالح المتضررين فيما يخصّ النقل الجوي الدولي، وأيضا تعديل قانون رقم 06/98 الخاص بالطيران المدني من خلال الأخذ بأحكام إتفاقية مونتريال 1999 الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي، حتّى تصبح تتماشى مع التعويضات المقررة في هذه الإتفاقية، ممّا يؤدي إلى توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي دوليا وداخليا.

المبحث الثاني:

مجال تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي

– ازدادت أهمية النقل الجوي مقارنة بغيره من أنواع النقل الأخرى البرية والبحرية، وذلك بسبب التقدم الهائل في مجال صناعة الطيران والسرعة الفائقة للطائرة وقدرتها البالغة على عبور المسافات الطويلة بين الدول المختلفة، وتجاوز حدود الدول في أوقات قصيرة، أضف إلى ذلك أهمية توفير الوقت في حياة الإنسان والدول، الأمر الذي ازدادت معه أهمية النقل الجوي سواء للأشخاص أو البضائع.

– وقد قدر المجتمع الدولي أهمية وجود قواعد قانونية تنظم عقد النقل الجوي بصفة عامة وأحكام مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، سواء تمثلت في القواعد المنظمة لأركان المسؤولية المدنية للناقل الجوي المستمدة من القواعد العامة من جهة وأحكام خاصة تحدد نطاق تطبيق هذه المسؤولية.

– بالنسبة لأركان مسؤولية الناقل الجوي فهي لا تختلف عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، والتي تعرف على أنها حالة الشخص الملتزم قانونا بتعويض ضرر سببه للغير، ويجب لنشوء هذا الإلتزام بالتعويض أن يكون المسؤول قد ارتكب خطأ وأن يلحق بالغير ضرر وأن تتوافر رابطة السببية بين ذلك الخطأ وهذا الضرر (المطلب الأول).

– بالمقابل حددت التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي نطاق تطبيق أحكام هذه المسؤولية سواء من حيث وجود عقد نقل يربط الطرفين من جهة، ذو طابع دولي وتجاري من جهة أخرى (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أركان مسؤولية الناقل الجوي.

تنشأ المسؤولية العقدية عند امتناع المسؤول عن تنفيذ ما تعهد به من التزامات عقدية، ينجم عنه تعويض المضرور عما أصابه من ضرر.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية فهي تهدف إلى تعويض الطرف المضرور من ركاب أو شاحنين عن الأضرار والخسائر التي لحقت بهم سواء كانت ناتجة عن الإخلال ببنود عقد النقل أو التأخير في تنفيذه.

ولقيام مسؤولية الناقل الجوي يتطلب توافر أركان أساسية، وهي لا تختلف عن أركان المسؤولية المدنية بصفة عامة، وتتمثل في الخطأ الذي يعتبر سببا للضرر ومنشئا للمسؤولية (الفرع الأول)، والضرر الذي يعد مقياس مقدار التعويض الذي يستحقه المتضرر (الفرع الثاني)، والركن الثالث يتمثل في العلاقة السببية بين الخطأ والضرر (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

خطأ الناقل الجوي.

إن وجود الخطأ يشعر حتما بوجود المسؤولية، وتقوم مسؤولية الناقل الجوي عند إخلاله بالتزام تعاقدي محله أن يقضى على الناقل بتنفيذ ما ترتب عليه من التزامات متعددة، وقد يرتكب الناقل أخطاء وهو بصدد تنفيذ عملية النقل نظرا لتعدد وتداخل المهام التي يضطلع بها، مما يترتب عنه وجوب التعويض عن الضرر بسبب عدم الوفاء بالالتزام المناط به.

لذلك نقسم هذا الفرع إلى عنصرين، نخصص الأول لمفهوم خطأ الناقل الجوي ومعيار تقديره، أما الثاني فنخصصه لصور لخطأ الناقل الجوي.

أولا: مفهوم خطأ الناقل الجوي ومعيار تقديره.

تقوم مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 من جهة، واتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة من جهة أخرى، على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي، والمتمثل في إخلال الناقل بالتزام تعاقدي، والخطأ بحسب الأصل هو بادرة النزاع الذي تقوم على أساسه المسؤولية العقدية للناقل الجوي، فما هو مفهومه؟ وما هو المعيار الذي يقاس به خطأ الناقل الجوي؟

أ/ مفهوم خطأ الناقل الجوي:

لم تعرف النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية العقدية الخطأ، وإنما وضعت الأساس العام لهذه المسؤولية وأفرغته في نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي نصت: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، وأوكلت مهمة تعريف الخطأ لاجتهاد الفقه والقضاء، لما يستخلص من طبيعة أوامر القانون ونواهيه.[1]

وقد اختلف الفقه في تعريف الخطأ، ولب المشكلة في الاختلاف يكمن في ناحيتين:

- الأولى: أن كل فقيه عرف الخطأ من وجهة النظر التي يراها سواء سلك الاتجاه الموضوعي أو الاتجاه الشخصي للمسؤولية.
- الثانية: أن كلمة الخطأ كلمة واحدة تتدرج تحتها أعداد لا حصر لها من السلوك الإنساني، لذلك اختلف الفقه في تعريف الخطأ والذي لم يسلم من النقد.[2]

كما اختلف الفقه حول الدور الذي يقوم به الخطأ كأساس للمسؤولية، وعلى الرغم من تنوع آرائهم وتعددها، يمكن ردها إلى اتجاهين:

---

[1] علي فيلالي، الالتزامات-العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، 2002، ص 45.

[2] محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1989، ص 95 و96، إبراهيم دسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص38 وما يليها

- **الاتجاه الأول:** يرى أن المسؤولية المدنية تجد أساسها الوحيد والمطلق في الخطأ، فلا مسؤولية بدون خطأ، والخطأ هو الذي يقرر المسؤولية.
- **الاتجاه الثاني:** يرى أن الخطأ لا يمثل الأساس المطلق والوحيد للمسؤولية العقدية، وإنما فقط الأساس والمبدأ العام الذي يوجد بجانبه بعض الحالات التي تقوم المسؤولية بعيدا عن الخطأ.[1]

ويشترط لقيام المسؤولية العقدية التي تترتب عموما عند الإخلال بالتزامات عقدية توفر شرطين أساسيين:

الشرط الأول: وجود رابطة عقدية صحيحة.

لا يمكن الإدعاء بالمسؤولية العقدية إلا بوجود عقد بين المسؤول والمتضرر، أما إذا لم ينعقد بعد، كأن يتضرر أحد الأطراف في مرحلة المفاوضات مثلا، فلا مجال لقيام المسؤولية العقدية.

وبالإضافة إلى وجود العقد، يجب أن يكون هذا العقد صحيحا، أما إذا كان باطلا أو قابلا للإبطال وتقرر إبطاله فإنه لا يمكن أن تثار بين طرفيه المسؤولية العقدية، بل المسؤولية التقصيرية وحدها.[2]

الشرط الثاني: إخلال بالتزام عقدي.

يجب أن يكون الضرر ناتجا مباشرة عن إخلال المسؤول بالالتزامات التي رتبها عقد النقل، أما إذا كان الضرر الذي لحق بأحد طرفي العقد (الراكب أو الشاحن) نتيجة تصرف الطرف الآخر (الناقل الجوي)، ليس ناجما عن الإخلال بالتزام العقدي، فلا تقوم المسؤولية العقدية رغم وجود علاقة عقدية بين الطرفين.[3]

والتساؤل الذي يثار: متى يعد الناقل الجوي مخلا بالتزامه التعاقدي؟

---

[1] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990، ص 143.

[2] فيصل زكي عبد الواحد، المسؤولية المدنية في إطار الأسرة العقدية، دار الثقافة الجامعية القاهرة، 1991-1992، ص 148، و علي فيلالي، الالتزامات – العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 18 و19.

[3] سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف الإسكندرية، 2005، ص 168، و تالا عقاب الخصاونة، الأساس القانوني للتعويض – دراسة مقارنة- رسالة دكتوراه، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2005، ص 55 وما يليها.

يقع على عاتق الناقل الجوي التزام بضمان سلامة كل من الركاب أو البضائع أو الأمتعة، من خلاله يلتزم الناقل بإيصال الركاب إلى الوجهة التي يقصدونها سالمين معافين،[1] والمحافظة على البضائع أو الأمتعة أثناء عملية النقل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو الراكب.[2]

وقد جاء في كل من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999، وقانون الطيران المدني الجزائري 1998 المعدل بحكم يقرر هذا الالتزام، حيث يكون الناقل الجوي مسؤولا عما يقع من حوادث جوية من شأنها الإضرار بالمسافرين أو البضائع أو الأمتعة نتيجة إخلال الناقل بالتزامه التعاقدي سبب ضررا سواء للركاب أو الشاحنين.[3]

ب/ معيار تقدير خطأ الناقل الجوي:

يلتزم الناقل في تنفيذ عملية النقل ببذل العناية للازمة في سلوكه من خلال اتخاذ التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر، لذلك يرى أغلب الفقه[4] أنه على الناقل بذل العناية المطلوبة من الناقل الحريص *« bon transporteur »*، وكل انحراف عن هذا السلوك يعد الناقل من خلاله الناقل مخطئا.

والمقصود بالناقل الحريص هو الناقل العادي، وهو شخص مجرد من أية ظروف شخصية يفترض وجوده في نفس الظروف الخارجية للناقل الجوي لتقدير المسلك المتوقع منه، لذلك وجب تعيين وتحديد صفات وقدرات هذا الناقل فهو شخص يقظ حريص، ولكن لا يعني ذلك أن يكون بالغ الحرص شديد اليقظة، بل يجب أن يبلغ قدرا معقولا.[5]

[1] محمد سليمان فلاح الرشيدي، نظرية الإلتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية "دراسة مقارنة"، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1998، ص 306، وعبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، جدار الفكر الجامعي، 2010، ص 2 وما يليها.
[2] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 92.
[3] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 66 و67.
[4] LITVINE (M), droit aérien, édition BRYLANT, Bruxelles, 1970, p173, CHAUVEAU (P), droit aérien, op, cit, pp 333 et 341.
[5] عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الإلتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1973، ص884

وبذلك تكون درجة العناية المطلوبة من الناقل الجوي، هي تلك التي يبذلها الناقل العادي الحريص، حيث يقاس مسلك الناقل الجوي ويقارنه بمسلك مجرد وهو مسلك الناقل العادي الحريص،[1] لذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي قد تترتب على الرغم من أنه قد قام بكل ما في وسعه واستنفذ كل قدراته، ولكن تكون هذه القدرات أقل من تلك التي يتمتع بها الناقل العادي فلم يستطع مسايرته في مسلكه، وبالتالي ينسب إليه الانحراف عن مسلك الناقل الحريص.

وقد أخذ أغلب الفقه بالمعيار الموضوعي كأساس لتقدير الخطأ مستبعدين المعيار الشخصي، لأنه يمتاز بالانضباط وسهولة تطبيقه، فهو لا يحتاج إلى البحث في الجانب النفسي للناقل ويؤدي إلى نتيجة موضوعية واحدة، لا تختلف من شخص إلى آخر، ومن خلالها تتحقق العدالة وتستقر معه الأوضاع.[2]

أما التشريع الجزائري فقد أخذ بالمعيار الموضوعي في تقدير الخطأ لما يتسم به من موضوعية، لأنه يهتم بفعل وسلوك الناقل الجوي ومدى موافقته للسلوك الاجتماعي المتمثل فيما يكون عليه مسلك الناقل العادي الحريص.[3]

رغم ذلك لم يسلم هذا المعيار من النقد، لكونه يتصف بعدم الدقة لأنه من الصعب وضع ضوابط ثابتة تحكم هذا المعيار، لأن كل حالة لها ظروف خاصة بها، مما يتطلب معرفة هذه الظروف والحكم عليها حكما سليما لما يتطابق مع النظرة الموضوعية.[4]

ثانيا: صور خطأ الناقل الجوي.

يسأل الناقل الجوي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل عند إخلاله بأي من الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، ويرجع ذلك إلى ارتكاب الناقل الجوي أو تابعيه أخطاء وهو بصدد

---

[1] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 450 وما يليها.

[2] حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، العددان 1، 2، السنة 1958-1959، ص 34 وما يليها، و محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986. المرجع السابق، ص 93.

[3]. علي فيلالي، الإلتزام- العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص63 و64.

[4] أ/ضياء علي أحمد نعمان، شرط الخطأ في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة الملف القانونية، العدد 11، السنة أكتوبر 2007، ص 38.

تنفيذ علمية النقل، سواء تعلق الأمر بأخطاء ارتكبها الناقل أثناء عملية نقل الركاب من جهة (أ)، أو نقل البضائع من جهة أخرى (ب).

أ/ أخطاء الناقل الجوي أثناء تنفيذ عملية نقل الركاب.

قد يرتكب الناقل أخطاء خلال قيامه بمهمة نقل الركاب والتي تتمثل في:

1) عدم التزام الناقل بسلامة الراكب:

يقع على عاتق الناقل الجوي –بمقتضى عقد النقل– التزام بإيصال الراكب إلى جهة الوصول سالما معافى، والعمل على ضمان سلامة جسم الراكب من كل ضرر قد يتعرض له أثناء تنفيذ عملية النقل.

وإذا لم يصل الراكب إلى المكان المحدد سالما، يعتبر الناقل في هذه الحالة قد أخل بتنفيذ هذا الالتزام، مما يترتب عليه المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن إخلاله بالتزام سلامة الراكب،[1] حيث يسأل عما يصيب الراكب من وفاة أو أضرار بدنية أخرى مثل الجروح أو الكسور، بشرط أن تكون الوفاة أو الإصابة قد وقعت أثناء عملية النقل وبسبب خطأ الناقل، فإذا كانت وفاة الراكب طبيعية أو لأسباب لا ترجع إلى عملية النقل وإنما ترجع إلى فعل الغير كاعتداء أحد الركاب عليه، فلا محل لمسؤولية الناقل.[2]

إن قيام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي تتماشى ومبادئ المسؤولية الشخصية التي أرستها اتفاقية وارسو 1929، وبرتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لها والتي أخذ بها المشرع الجزائري من خلال قانون رقم 06/98 والمتضمن قانون الطيران المدني المعدل، من خلالها لا يلزم الراكب أو ورثته سوى إثبات الضرر الذي

[1] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، النقل الجوي الوطني والدولي، دار النهضة العربية، القاهرةّ، الطبعة الثانية، 2006-2007، ص 108.

[2] ومن حالات الضرر الناشئة عن خطأ الناقل أيضا، عملية الهبوط المفاجئ للطائرة التي تتسبب في موت أحد الركاب أو الإصابات التي تلحقهم بسبب المطبات الهوائية الشديدة، وما يصاحبها من ارتطام الراكب بأجهزة حمل الأطعمة أو المشروبات، أو سقوط بعض الركاب على الأرض وإصابتهم بكسور، ويلحق بالإصابات البدنية الصدمات النفسية التي تصيب الركاب والناتجة عن المطبات الهوائية المفاجئة أثناء عملية النقل.

لحق الراكب دون حاجة إلى إثبات الخطأ أو علاقة السببية، لكن هذه القرينة تعد بسيطة قابلة للإثبات العكسي.[1]

2) عدم التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة المسجلة:

يلتزم الناقل الجوي – إلى جانب المحافظة على سلامة الراكب– المحافظة على أمتعته التي يسلمها للناقل عند بدء السفر مقابل إيصال يحصل عليه من الناقل لاستلامها بموجبه في جهة الوصول، ويطلق على هذه الأمتعة بالأمتعة المسجلة التي يلتزم الناقل بالمحافظة عليها بناء على عقد النقل، وعند إخلاله بهذا الالتزام يعتبر الناقل مسؤولا عن هذه الأمتعة مسؤولية عقدية، ويسأل عنها إذا ثبت صدور خطأ منه أدى إلى فقدانها أو تلفها أو هلاكها.[2]

وهذا الالتزام هو جزء من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد نقل الركاب، فهو ليس عقد مستقل بذاته، لأن الراكب يقدم الأجرة مقابل تسليم الأمتعة المسجلة.[3]

3) عدم التزام الناقل بتوصيل الراكب في الميعاد المتفق عليه:

إن الهدف الأساسي من اختيار الراكب للطائرة كوسيلة نقل، لما تتميز به من سرعة في قطع المسافات، وتوصيل الراكب في الميعاد المحدد في تذكرة السفر، لذا فمن الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام يفرض عليه احترام مواعيد السفر أو النقل حسب ما ورد في عقد النقل، وترتيب جزاء على الإخلال بهذا الالتزام.

فإذا وصل الراكب متأخرا عن الميعاد المحدد نتيجة إخلال الناقل بالتزامه، فهذا يعني أن الراكب قد فقد ميزة هامة من ميزات النقل الجوي وهي السرعة في الوصول، الأمر الذي يلحق بالراكب أشد الأضرار نتيجة خطأ الناقل الجوي، الذي لم يحترم ما التزم به في عقد النقل.[4]

---

[1] محمود مختار بريري، وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 115 و116.
[2] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى 2008، ص 361 و362.
[3] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، المرجع السابق، ص 218.
[4] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 42.

ويترتب على هذا التأخير عدم قدرة الراكب على تحقيق المصلحة التي سافر من أجلها بواسطة الطائرة، لذلك تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الوصول المتأخر للراكب عن الميعاد المحدد في عقد النقل،[1] لكن هذه المسؤولية لا تقوم بمجرد التأخير في الوصول، بل يجب أن يكون هناك ضرر أصاب الراكب من جراء هذا التأخير، لذلك يتعين على الراكب أن يثبت أن هناك ضررا قد أصابه من جراء خطأ الناقل المتمثل في الوصول المتأخر عن الميعاد المتفق عليه.[2]

ب/ أخطاء الناقل الجوي الناجمة عن نقل البضائع:

يسأل الناقل الجوي عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء قيامه بعملية نقل البضائع من مطار القيام إلى مطار الوصول، والتي تتمثل في:

1) عدم التزام الناقل بالمحافظة على البضائع:

يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بضمان سلامة البضائع الذي يعتبر التزام ببذل عناية، لكون هذه البضاعة تحت حراسته أثناء عملية النقل، مما يتوجب عليه أن يبذل العناية اللازمة في حفظها وصيانتها التي تكفل وصولها سليمة، وذلك باتخاذ كافة التدابير الضرورية أثناء الرحلة الجوية، والتي من شأنها الحفاظ على البضاعة.[3]

وإذا أخل الناقل بهذا الالتزام أفترض وقوع خطأ من جانبه وانشغلت مسؤوليته، إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتفادي حصول الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، أو أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة يرجع إلى عيب ذاتي فيها أو إلى خطأ المرسل إليه.

---

[1] SUNDBERG (J), quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien, R.F.D.A 1966, p 139 ets

[2] C.A. Paris, 09/03/2001, RFDAS 2001, p 358 , C.A. Versailles, 10/07/2013, RFDAS 2013, p 311 et cass-civ (1ére ch), 02/04/2014, RFDAS 2014, p 242. ets

[3] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 292.

وقد يتحقق خطأ الناقل عند حصول ضرر يصيب البضاعة المنقولة أدى إلى تلفها أو ضياعها أو هلاكها كليا أو جزئيا خلال قيامه بتنفيذ عملية النقل، وخطأه هنا يأخذ شكل إهمال في اتخاذ التدابير الضرورية للحفاظ عليها، والتي تتطلب بذل العناية اللازمة في حفظها.[1]

ولكي يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي لحق البضاعة يجب أن يكون الضرر ناجما عن خطأ الناقل خلال وجود البضاعة في حراسته، وتكون البضاعة في حراسة الناقل في الفترة التي تبدأ منذ استلام الناقل البضاعة في مطار القيام، وتنتهي عند تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول، فإذا وقع الضرر خلال هذه الفترة كان الناقل مسؤولا لإخلاله بالتزامه بالمحافظة على البضاعة.[2]

2) عدم شحن البضاعة ورصها في الطائرة بطريقة سليمة:

الشحن هو وضع البضاعة في الطائرة التي ستنقلها إلى مطار الوصول، والناقل الجوي هو الذي يرص البضاعة في مخازن الطائرة، ويتولى شحنها فيها، وربطها بمختلف العناصر سواء بعضها ببعض أو بالحبال والأركان والفواصل بشكل يجنبها أي احتكاك خطير بهيكل الطائرة أو قفصها، مما يتوجب عليه اتخاذ التدابير الضرورية التي من شأنها تلافي وقوع أي ضرر يلحق بالبضاعة.[3] وإذا أخل الناقل بالتزامه نتيجة خطئه أو إهماله نتيجة الرص المعيب كالرص في مكان غير صالح لانعدام التهوية، أو وضعها إلى جانب مواد خطيرة أثرت على البضاعة وأدت إلى تلفها، تعد إخلال من جانب الناقل الجوي يوجب المسؤولية، لأن شحن البضاعة ورصها في مخازن الطائرة تعد من الأمور الفنية التي يتعين على الناقل مراعاتها باعتباره المسؤول الأول عن سلامتها.[4]

---

[1] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 369، وعبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 226.

[2] C.A. Paris, 13/01/1968, RFDA 1968, p 79.

[3] طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 119.

[4] RODIERRE R , droit des transports terrestre et aériens, op.cit, pp 171 et 172.

3) أخطاء الناقل في مطار الوصول:

عندما تبلغ الطائرة مقصدها النهائي بمطار الوصول، يتوجب على الناقل الجوي القيام بعملية تفريغ البضائع من على متن الطائرة وتسليمها إلى المرسل إليه، حيث لا يجوز للناقل الجوي أو تابعيه التخلي عن الإشراف على عملية التفريغ، لكون هذه المهمة تدخل ضمن الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل،[1] وإذا أخل بها تنشغل مسؤوليته، ما لم يكن هناك اتفاق بين طرفي عقد النقل يقتضي أن عملية التفريغ وما يترتب عنها من مخاطر تقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه.[2]

وتبقى هذه البضاعة بعد عملية التفريغ تحت حراسة الناقل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، لذلك يجب على الناقل بمجرد وصول البضاعة إخطار المرسل إليه حتى يتسنى له استلامها.

ونظرا لأهمية عملية التسليم– لتنفيذ عقد النقل– يجب على الناقل مراعاة العناية والحرص في إتمامها، كأن يتحقق من شخصية المرسل إليه وصفته في تسلم البضاعة المنقولة جوا، وإلا عدّ مخطئا، وبالتالي تقوم مسؤوليته عن تسليم البضاعة إلى شخص آخر غير المرسل إليه.[3]

4) عدم توصيل البضاعة في الميعاد المتفق عليه:

يعد الناقل مخلا بالتزامه بتوصيل البضاعة في الميعاد المتفق عليه، إذا وصلت البضاعة تحقق في وقت يجاوز الميعاد المحدد في عقد النقل أو في ميعاد يجاوز الميعاد المعقول الذي يجب أن تصل فيه البضائع عندما لا يتضمن العقد ميعادا محددا لوصول البضائع ويرجع السبب في ذلك إلى خطأ الناقل الجوي.[4]

---

[1] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 102.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 269.

[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 168 وما يليها، و سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 236، وما يليها.

- Cass.com 14/09/2010, BTL 2010, p 559.

[4] Cass.com, 06/10/1992, BTL 1992, p694 et C.A. Paris, 10/11/1999, BTL 2000, p 117.

ويجب لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في توصيل البضاعة تحقق ما يلي:

أ) أن يكون هناك تجاوز كبير في ميعاد وصول البضائع، أما إذا كان التأخير أو التجاوز معقولا فلا يعد الناقل مخلا بالتزامه بتوصيل البضائع في الميعاد.[1]

ب) كما يجب أن يلحق المرسل أو المرسل إليه ضررا من جراء هذا التأخير غير المعقول، كوصول البضاعة المنقولة بعد انتهاء الموسم المحدد لبيعها، الذي يترتب عليه ضرر يصيب المرسل إليه بسبب عدم إمكانية بيعها أو بيعها بسعر بخس.

ج) يقع على عاتق المتضرر إثبات أن ضررا قد أصابه من جراء خطأ الناقل يتمثل في التأخير في وصول البضاعة.[2]

ومن خلال ما تقدم: يمكن القول أن الخطأ يعد ركنا أساسيا لقيام المسؤولية المدنية بصفة عامة، والمسؤولية الشخصية للناقل الجوي بصفة خاصة، التي تقوم على الأساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي بصفة خاصة، إلا أن ركن الخطأ ليس كافيا لقيام مسؤولية الناقل الجوي وإنما لابد أن يؤدي الخطأ إلى ضرر يصيب الراكب أو البضاعة أو الأمتعة يستوجب التعويض عنه.

الفرع الثاني:

ضرر يصيب مستخدمي النقل الجوي:

تتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن خطئه عندما يصيب الراكب أو البضاعة ضررا خلال فترة النقل الجوي التي تشملها مسؤوليته، بموجبها يحق للمتضرر طلب التعويض من أجل جبر الضرر الذي أصابه.

---

[1] محمود مختار بريري، وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 182-183.

[2] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 154 و155.

ويعد الضرر « *le préjudice* » الركن الأساسي لقيام المسؤولية العقدية، فلا يمكن تصور المسؤولية المدنية دون تحقق ركن الضرر، حيث إذا وجد الضرر وجب البحث عندئذ عن توافر الركنين وهما الخطأ وعلاقة السببية لثبوت المسؤولية، وإذا لم يكن هناك ضرر فلا وجود للمسؤولية.

وعليه سنقسم هذا الفرع إلى فقرتين، نخصص الأولى لتحديد معنى الضرر وشروطه والثانية نخصصها لأنواع الضرر.

أولا: تحديد معنى الضرر وشروطه.

الضرر هو الركن الثاني في المسؤولية العقدية، فهو يمثل نقطة ارتكاز لقيام مسؤولية الناقل الجوي، لما له من أهمية من الناحية العملية والنظرية في تقدير التعويض، ولتحليل ذلك سنبحث في مسألتين:

- الأولى: المعنى القانوني للضرر (أ).
- والثانية: شروط الضرر (ب).

أ/ المعنى القانوني للضرر:

أورد علماء القانون– لتحديد معنى الضرر– عدة معان: فقال عنه البعض بأنه: "الأذى الذي يصيب المضرور في جسمه أو ماله أو شرفه أو عواطفه"،[1] وعبر عنه البعض الآخر بأنه: "الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة له سواء كانت المصلحة ذات قيمة مالية أو معنوية".[2] أو هو: "الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة".[3]

[1] مصطفى مرعي، المسؤولية المدنية في القانون المصري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1994، ص 118.
[2] سليمان مرقص، في نظرية دفع المسؤولية المدنية، الحادث الفجائي والقوة القاهرة، فعل الدائن وفعل المصاب، فعل الأجنبي، دراسة مقارنة في المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية في القانونية الفرنسي والمصري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1936، ص11.
[3] مقدم السعيد، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992، ص 35.

ويظهر من هذه التعاريف إحاطتها للضرر الواقع على الجسم والمال، وأيضا الضرر الواقع على النفس أو الشرف، وأن جميع الأضرار التي لحقت بالمضرور يجب التعويض عنها، والقاعدة أن على المضرور إثبات الضرر الذي أصابه حتى يستحق التعويض، ولا يكفي أن يقع فعل ضار لكي يسأل عنه فاعله، ما لم يكن قد أحدث للغير ضررا.[1]

وإذا كانت الصفة الدولية والداخلية الخاصة بالنقل الجوي بصفة عامة، ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، قد حددت صور الضرر سواء في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة، لكنها لم توضح المقصود بالضرر، ولم تحدد طبيعة الضرر الذي يسأل عنه الناقل الجوي، ولا عناصره – كما هو الوضع في التشريع الجزائري– تاركة ذلك للقواعد العامة التي تنظم المسؤولية العقدية في القانون الوطني الواجب التطبيق.[2]

وقد نص المشرع الجزائري على ركن الضرر من خلال نص المادة 124 وما يليها من القانوني المدني، ومن ثم يكون الضرر هو: "الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له كثروته أو جسمه أو صحته أو قدرته على الكسب".

ب/ شروط الضرر:

يشترط في الضرر باعتباره ركنا من أركان المسؤولية المدنية بصفة عامة، ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة الشروط الآتية:

الشرط الأول: أن يكون الضرر محققا.

لا يمكن للمتضرر أن يطالب بالتعويض إلا إذا كان الضرر الذي يدعيه محققا، أي قد وقع فعلا وتجسدت آثاره على الواقع،[3] وأمثلة على ذلك تعرض الراكب لحادث أثناء عملية

---

[1] علي فيلالي، الالتزام، العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 244 وما يليها.

[2] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 385. مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة ثانية، 1986، ص41.

[3] سمير سهيل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2005، ص 26، 27.

صعوده إلى الطائرة وهو تحت حراسة الناقل أو تابعيه، أو تعرض البضاعة إلى السرقة من مخازن الناقل بمطار الوصول قبل تسليمها إلى المرسل إليه، أو تأخر الرحلة الجوية أدى إلى تضيع الراكب إكمال الرحلة بواسطة القطار السريع المؤدي إلى مقر سكنه.[1]

وبالمقابل لا يمكن المطالبة بالتعويض عن الضرر الاحتمالي لكون الضرر لم يتحقق بعد، ووقوعه هو مجرد احتمال، فقد يتحقق وقد لا يتحقق، وطالما أن وقوعه مستقبلا أمر غير أكيد، فلا يمكن المطالبة بالتعويض.[2]

وعلى خلاف ذلك يمكن التعويض عن الضرر المستقبل طالما أن وقوعه في المستقبل يعد أمرا محققا وأكيدا، لكون هذا الضرر قد قامت أسبابه لكن كل نتائجه أو بعضها تأجلت أو تراخت إلى المستقبل، فالضرر سيقع حتما وبصفة أكيدة في المستقبل، مما يقتضي التعويض عنه ولو بصفة مؤقتة.[3]

الشرط الثاني: أن يكون الضرر مباشرا.

يشترط في الضرر المرتب للمسؤولية العقدية للناقل الجوي أن يكون مباشرا، أي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخير في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوخاه ببذل جهد معقول.

فالضرر المباشر –على هذا النحو– هو الذي يربط خطأ الناقل بعلاقة السببية، وبذلك تقوم مسؤولية الناقل الجوي، فمتى كان بين الضرر والخطأ علاقة سببية كافية كان الضرر مباشرا، مما يستوجب التعويض عنه.[4]

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 98 وما يليها، و ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 107.

[2] عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، دار النهضة العربية، 1966، ص 347.

[3] علي فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 254.، رضا داود التكريتي، مسؤولية الناقل الجوي، مجلة المحامون (سوريا)، العدد السابع، السنة 49، 1983، ص732.

[4] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 170 وما يليها.

كما أن الضرر المباشر إما أن يكون متوقعا أو غير متوقع، بحيث لا يسأل المدين (الناقل)، في المسؤولية العقدية، إلا عن الضرر المباشر المتوقع، لأن هذه المسؤولية تقوم على العقد ولإرادة المتعاقدين دور في تحديد مدى الضرر الواجب التعويض عنه، ويفترض المشرع أن هذه الإرادة اتجهت إلى جعل المسؤولية والتعويض عنها مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين (الناقل).[1]

أما الضرر المباشر غير المتوقع فهو الذي يتعلق بأمور يستهدفها الدائن ولم يفصح عنها المدين، كما لو فقد طرد يحتوي على أشياء ثمينة لم يتوقع الناقل وجودها فيه، وبالتالي لا يسأل الناقل عن الضرر المباشر غير المتوقع إلا في حالتي: الغش، والخطأ الجسيم، لأن المدين (الناقل) في هاتين الحالتين يخرج بفعله عن شريعة العقد.[2]

الشرط الثالث: أن يكون الضرر شخصيا.

قد يترتب على حوادث النقل الجوي إلحاق ضرر سواء بالراكب كأن يفقد حياته في حادث أو يصاب بجروح، أو الشاحن نتيجة هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخير في عملية النقل.

فمن البديهي أنه ليس لمن لم يلحقه ضررا شخصيا أن يطالب بالتعويض على أساس أن الضرر: "هو الأذى الذي يلحق الشخص نتيجة المساس بحقوقه أو مصلحة شخصية". مما يفيد الطابع الشخصي للخسارة سواء كانت المالية أو المعنوية التي لحقت بالمتضرر،[3] وتطبيقا للقاعدة القانونية التي تقر مبدأ "لا دعوى بدون مصلحة"، حيث لا تقبل دعوى التعويض عن الأضرار التي تصيب الراكب أو الشاحن إلا إذا تم رفعها من قبل ذي صفة أو مصلحة شخصية، سواء تمثل في المرسل أو المرسل إليه، –في حالة نقل البضائع– الوارد ذكرهما في خطاب نقل البضائع، حيث يجوز لهما رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

[1] إن هذا الافتراض هو بمثابة شرط اتفاقي يعدل في مقدار التعويض عن المسؤولية الذي يكون الأصل فيه التعويض عن الضرر كاملا بقصره على الضرر المباشر المتوقع الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد.

[2] معيار حالة توقع الضرر أو عدم توقعه معيار موضوعي مجرد أساسه تقدير الرجل المعتاد في نفس الظروف وليس مقياسا شخصيا أساسه تقدير المدين نفسه وهو الناقل المحترف العاقل الذي يوجد في مثل ظروف الناقل المخطئ.

[3] MAZEAUD (H) et MAZEAUD (L), traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, tome 1, recueil Sirey, Paris 1931, p 364 et 413 ets.

طبقا لقواعد المسؤولية العقدية، فإن لم يرد ذكرهما في خطاب النقل، لم يكن أمامهما إلا مقاضاة الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية، مع مراعاة الأحكام الواردة في المادة 29 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.[1]

أما في حالة النقل الجوي للأشخاص، يعد الراكب هو صاحب المصلحة المباشرة في رفع الدعوى في المقام الأول، وإذا ترتب عن الضرر وفاة الراكب فإن هذا الضرر يؤدي إلى ضرر آخر يصيب الغير شخصيا، فيحرم من كان يعولهم الراكب المتوفى من مورد رزقهم، أو يتحمل الغير مصاريف بسبب الوفاة، كمصاريف محاولة علاج المتوفى، ثم تكاليف دفن جثته.[2]

ثانيا: أنواع الضرر الذي يصيب مستعملي الطائرة.

الضرر نوعان: ضرر مادي وضرر معنوي، فإن لم ينازع أحد في وجوب تعويض الضرر المادي (أ)، فإن الضرر المعنوي كان محل خلافات بشأن تعويضه (ب).

أ/ الضرر المادي (*Préjudice matériel*)

قد يصيب الراكب أو الشاحن في المسؤولية العقدية ضرر مادي في جسمه أو ماله من جراء خطأ الناقل الجوي.

لذلك أجمعت التعاريف الفقهية والقضائية على أن الضرر المادي هو الذي يصيب الإنسان في جسمه أو ماله، أو ما تلحقه من خسارة مادية نتيجة المساس بحق من حقوقه التي تدخل في تقويم ثروته، أو مصلحته المشروعة.[3]

وتتمثل صور الضرر المادي الذي يصيب كل من الراكب أو الشاحن فيما يلي:

1) في نقل الركاب:

[1] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 113 وما يليها.

[2] أما بالنسبة للقانون الجزائري، فقد أجازت المادة 182 مدني لكل من أصابه ضرر شخصي حتى ولو كان دائنا أن يطالب بالتعويض عما أصابه من ضرر مادي بشرط أن يثبت أن له مصلحة مشروعة في طلب التعويض.

[3] سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 246 وما يليها، وسليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، في الالتزامات –المجلد الأول- في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة 1992، ص 137 وما يليها.

حصرت التشريعات الدولية والداخلية المتعلقة بالنقل الجوي الأضرار التي تصيب الركاب أثناء عملية النقل في:

أ. **الضرر في حالة الوفاة:**

إن حوادث الطيران غالبا ما تؤدي إلى وفاة الركاب إثر وقوع الطائرة، ولكن قد تتراخى بعض الوقت بعد الحادث، مما يعني أن هناك بعض الأضرار قبل الوفاة[1]، والتي تتمثل في عدم القدرة على الكسب بسبب الإصابة التي لحقته بين لحظة الإصابة ولحظة الوفاة وفوات الفرص المالية في هذه الفترة.[2]

أما الموت فهو ضرر يلحق الراكب شخصيا ناجم عن إخلال الناقل الجوي بالتزام السلامة نتيجة حادث مميت فوت عليه فرصة الاستمرار في الحياة والتمتع بالقدرة على العمل المدة المعقولة بالنسبة لمن يكون في مثل سنه وصحته، وأن الحرمان من هذه الفرصة يسبب له خسارة مالية بنسبة ما كان له من حظ في استمرار حياته وقدرته على العمل، مما يستوجب التعويض من اللحظة التي يصير فيها الموت محقق الوقوع.[3]

كما ينجم عن موت الراكب ضررا يصيب الغير شخصيا، يتمثل فيما لحقهم من خسارة بسبب حرمانهم من عائلهم وانقطاع الإعالة أو النفقة التي كان يقدمها لهم هذا الأخير، فهو اعتداء على حقهم في النفقة. وبالتالي إخلال بحق مالي ثابت لهم، لذلك يعد ما أصابهم ضررا ماديا.[4]

ب. **الضرر في حالة الجروح والإصابة الجسدية:**

قد يؤدي الحادث الجوي إلى إصابة الراكب بجروح أو بأذى في جسمه أو صحته دون أن يفقد حياته ويتمثل الضرر المادي للجرح أو الإصابة الجسدية في ما يلحق المصاب من خسارة وما يفوته من كسب.[5]

---

[1] سعيد سعد محمد عبد السلام، تعويض عن الضرر النفس، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1988، ص91 وما يليها.

[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 369 وما يليها.

[3] TOSI (J.P), Responsabilité aérienne, op.cit, p 42 ets

[4] Abo El Naga (H), la transmissibilité aux Héritiers du droit réparation du pretium doloris, journal of law université de Kuwait, vol 11, n°, Mars 1987, p3 ets

[5] إبراهيم الدسوقي أبو الليل، تعويض تفويت الفرصة، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، السنة العاشرة، العدد الثاني، يونيو 1986، ص 81 وما يليها.

وتقدير الضرر الذي يصيب الراكب يعد مسألة شخصية، تختلف من راكب إلى آخر حسب حالته الاجتماعية وعمله ووسائل كسبه،[1] فالخسارة التي تلحق رجل الأعمال من جراء عدم ممارسة أعماله تعد أكبر من تلك التي تلحق بالموظف العادي.[2]

ج. الضرر الناجم عن التأخير:

قد ينجم عن التأخير في إيصال الراكب إلى وجهة الوصول في الميعاد المحدد في عقد النقل ضررا يصيب الراكب، يسأل عنه الناقل الجوي،[3] كالتأخير الذي يترتب عليه حرمان المسافر من الاشتراك في ملتقى علمي دعي له بصفته لتقديم خبراته،[4] أو التأخير في وصول مريض لإجراء جراحة عاجلة.[5]

والتأخير في حد ذاته لا يمثل قرينة على حصول الضرر المادي، بل يجب على المتضرر أن يثبت حصول الضرر من جراء هذا التأخير، وما ترتب عنه من تفويت الفرصة، يسمح للمتضرر المطالبة بالتعويض، ويراعي في تقدير التعويض مدى احتمال نجاح الدائن (الراكب) في الفرصة التي فاتته، حيث يزداد التعويض مقدرا كلما كانت نتيجة الفرصة أكثر احتمالا.[6]

2) في نقل البضائع:

من أجل تحقق مسؤولية الناقل الجوي للبضاعة عن خطئه لابد أن يؤدي ذلك إلى ضرر مادي يصيب البضاعة خلال فترة النقل الجوي التي تشتملها مسؤوليته، ويمنح الضرر صاحب البضاعة الحق في التعويض.[7]

ويتمثل الضرر المادي الذي يلحق الشاحنين في ذمتهم المالية في هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، أو التأخير في إيصالها إلى المكان المتفق عليه، نتيجة خطأ الناقل الجوي الذي

---

[1] VOIRIEN (P) et GOUBEAUX (G), Droit civil, T 1, L.G.D.J – Paris, 28e édition 2001, p 439 ets

[2] سليمان مرقس، تعليقات على الأحكام المصرية في مسؤولية الناقل الجوي، مجلة إدارة قضايا الحكومة، السنة الثالثة، العدد الثاني. أبريل، يونيو 1959، ص125.

[3] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 235.

[4] T. seine, 19/07/1960, J.C.P 1960, p 1830, note M. de Juglart.

[5] T. Genève, 8 mars 1955, ,RFDA 1955, p 235.

[6] أحمد بن براهم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 408-409.

[7] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 104.

أخل بالتزامه التعاقدي بالمحافظة على البضاعة، يحث يسأل الناقل عما لحق الشاحن من خسارة وما فاته من كسب.[1]

ويثير التعويض عن تفويت الفرصة التساؤل عما إذا كان تفويتها كافيا حتى يتحقق الضرر، أو لابد أن تقترن الفرصة بمعطيات أو بظروف تجعل تحققها أمرا قابلا للتصور؟

انقسم الفقه في تحديدها إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: يرى أن ضياع الفرصة يشكل بذاته ضررا قائما بذاته، فيكون هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها منطويا على الضرر ويكون التعويض عليه في هذه الحدود، وبالتالي لا يكون تقويم الضرر بمقدار الكسب الذي فاتت فرصته وإنما في ضوء الفرصة واحتمالات تحققها لو سارت الأمور سيرها الطبيعي.[2]

الاتجاه الثاني: يضع لمفهوم تفويت الفرصة إطارا أضيق إذ لا يقر التعويض عنه إلا إذا توفرت الظروف التي تجعل للفرصة مجالا أكبر لتحققها أو تكسبها طابعا جديا وليس احتماليا، حيث يشعر القاضي معها بأن التعويض عن ضياع الفرصة مبرر قانونا وواقعيا.[3]

ومادام أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية، فإن الناقل الجوي يسأل عن الضرر المباشر المتوقع والمحقق الوقوع وفقا للقواعد العامة للمسؤولية العقدية.[4]

ب/ الضرر المعنوي.

إذا كان الضرر المادي يصيب الشخص (الراكب أو الشاحن) في حق ثابت، أو في مصلحة مالية فإن الضرر المعنوي يصيب مصلحة غير مالية، حيث يصيب المضرور في عاطفته

---

[1] عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 83، وثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص385.

[2].MAZEAUD, (H) . MAZEAUD .(L) , op.cit, p 413 ets

- عبد المنعم البدراوي، النظرية العامة للالتزامات، الجزء الثاني، أحكام الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، عدم ذكر سنة النشر، ص 73، والمختار عطار، قانون الالتزامات والعقود، مصادر الالتزام، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، الطبعة الثانية، 1992، ص 280 وما يلي

[3] عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي-الخطأ والضرر، منشورات عويدات، بيروت، الطبعة الأولى، 1983، ص 288 وما يليها.

[4] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 108 وما يليها.

وشعوره، وشرفه، ويمكن إرجاعه إلى حالات معينة منها الضرر المعنوي الناجم عن إصابة الراكب، فالجروح والتلف الذي يصيب الجسم والألم، وما قد يعقب من تشويه في الوجه أو في الجسم الذي تخلفه الإصابة يكون ضررا ماديا ومعنويا.[1]

وقد تردد الفقه الفرنسي طويلا بخصوص التعويض عن الضرر المعنوي، ورأى البعض بالفعل عدم ملائمة ذلك، باعتبار أن الغاية من التعويض هي جبر الضرر، وهو أمر ينطبق على الضرر المادي الذي يمكن حساب الخسارة، أو الكسب الفائت عنه، بمبلغ محدد يدفع للمضرور، الأمر الذي يستحيل بالنسبة للضرر المعنوي، حيث لا يوجد أساس منضبط لتقديره.[2]

ومع ذلك فقد استقر الفقه أخيرا على إمكانية التعويض عن الضرر المعنوي أو الأدبي مثله مثل الضرر المادي تماما، فلا أقل من أن يمنح المضرور عنه بعض المال، ليكون فيه على الأقل بعض العزاء، وما يستشعره الشخص من الحزن والأسى على فقدان عزيز عليه.[3]

والأصل في التعويض عن الضرر المعنوي أنه شخصي مقصور على الشخص نفسه، فلا ينتقل إلى غيره بالميراث أو العقد إلا إذا كانت مطالبة المضرور به محققة،[4] إلا أنه يجوز للغير المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي الشخصي الذي أصابهم في عواطفهم وشعورهم من جراء فقدان عزيز عليهم، حيث يجيز القانون الفرنسي التعويض عن الضرر المعنوي دون قيد، وقضى في نطاق النقل الجوي بتعويض الضرر المعنوي الناجم عن وفاة للوالدين، الزوج، والأولاد القصر، والورثة بصفة عامة.[5]

---

[1] إبراهيم سيد أحمد، الضرر المعنوي – فقها وقضاء- ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2007، ص 15، ومصطفى مرعي، المسؤولية المدنية في القانون المصري. رسالة، المرجع السابق، ص119 وما يليها.

[2] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 239، و محمد أحمد عابدين، التعويض بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1985، ص 72، و سامي عبد الله الذريعي، بعض المشكلات التي يثيرها التقدير القضائي للتعويض، مجلة الحقوق جامعة الكويت، العدد الرابع، السنة السادسة والعشرون، ديسمبر، 2002، ص 91 و92.

[3] سمير سهيل دنون، المرجع السابق، ص 26، وسليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، المرجع السابق، ص 155 وما يليها.

[4] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 249 و250، محمد يحيى المحاسنة، أصحاب الحق في التعويض عن الضرر الأدبي في حالة موت المصاب، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، السنة الرابعة والعشرون، يونيو 2000، ص 279 وما يليها.

[5] أحمدالسيد الزقرد، الاتجاه الحديث لمحكمة النقض المصرية في تحديد مفهوم الضرر "المادي والأدبي" وانتقال الحق في التعويض عنه إلى الورثة، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، السنة العشرون، يونيو 1997، ص 264 وما يليها، و محمد يحيى المحاسنة، المادة 360 مدني أردني والتعويض عن الضرر الأدبي في المسؤولية العقدية،/ مجلة الحقوق، العدد الثالث، السنة الرابعة والعشرون، سبتمبر 2000، ص 248 و249.

أما القانون الجزائري فكان يفتقد في وقت سابق إلى نص صريح يجيز التعويض عن الضرر المعنوي، يحث ترك للفقه والقضاء استخلاص مبدأ التعويض عن الضرر المعنوي من خلال نص المادة 124 مدني تقر بالتعويض عن الضرر الذي يصيب الشخص دون تحديد نوعه وطبيعته. إلاّ أن المشرع الجزائري أدخل تعديلا على القانون المدني في عام 2005، حيث أضاف المادة 182 مكرر التي تنص صراحة على الضرر المعنوي، لكنه حصر هذا الضرر في كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة فقط.[1]

وبالتالي لا يجيز القانون الجزائري التعويض عن الضرر المعنوي إلا إذا كان ناشئا عن جريمة، ولا يقر بالتعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيب الغير شخصيا، والمتمثل فيما يعانيه أهل الراكب من ألم وحزن جراء وفاته، تقوم على أساسه المسؤولية العقدية للناقل الجوي،[2] حيث كان يستوجب على المشرع الجزائري إجازة التعويض عن الأضرار المعنوية التي تصيب الراكب أو الغير شخصيا دون قيد أو تحديد مثلها مثل الأضرار المادية التي تستوجب التعويض عنها مهما كان سببها.

كما يجوز التعويض عن الضرر المعنوي في نقل البضائع عن الضرر الذي يلحق الشاحنين في ذمتهم المالية في صورة ذلك: هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها،[3] أو تأخر الناقل في إيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه، حيث يكون معيار وصولها محل اعتبار خاص لدى المرسل إليه، كاستعمالها في وقت معين بمناسبة ما.[4]

وأخيرا فإن ركني الخطأ والضرر ليسا كافيين لقيام مسؤولية الناقل الجوي، بل يجب توافر ركن ثالث وهو علاقة السببية بين الخطأ والضرر أي يكون الخطأ هو سبب الضرر.

---

[1] تنص المادة 182 مكرر مدني جزائري على أن: "يشمل الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

[2] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص 124. قادة شهيدة، المسؤولية المدنية للمنتج، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص86 وما يليها.

[3] - Cass- com, 20/10/2009, RF DAS 2009, P435
- Cass- com, 17/02/2009, BTL 2009, P175 ets.

[4] C- A-paris, 07/07/1979, RFDA1979, p 181.

الفرع الثالث:

العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب كل من الراكب أو الشاحن يجب أن تتوفر علاقة سببية بين الخطأ الذي يرتكبه الناقل أو أحد تابعيه والضرر، وتعد العلاقة السببية الركن الثالث الذي تتم به أركان المسؤولية، والذي يقصد به ارتباط الخطأ بالضرر وارتباط السبب بالمسبب أو العلة بالمعمول، فلا مسؤولية دون توافر هذا الركن.

وللسببية وظيفة مزدوجة فيما يخص المسؤولية المدنية:

أولا: يجب أن يكون الخطأ هو الذي أدى إلى وقوع الحادث، والسببية في هذه الصورة شرط لقيام المسؤولية.

ثانيا: يجب أن يؤدي الحادث إلى كل ضرر يستوجب التعويض عنه، والسببية هنا تحرر نطاق المسؤولية[1].

وقد تتدخل عوامل أو أسباب مختلفة ومتفاوتة من حيث الدور الذي لعبته في إحداث الضرر كأن يكون البعض منها منتجة للضرر؟ والبعض الآخر قد شارك في حصوله، ومنها من ساعدت أو زادت في حجمه...الخ

فهل تعد هذه العوامل متساوية من حيث الأهمية تقوم على أساسها مسؤولية الناقل الجوي؟ أو ما هو السبب الذي تربطه علاقة سببية بالضرر للإجابة على هذا التساؤل نقسم هذا الفرع إلى فقرتين: نخصص الأولى لموقف الفقه(أولا) والثانية لموقف القضاء(ثانيا).

أولا: موقف الفقه

اختلف الفقه بصدد تحديد معيار موحد حول علاقة السببية بين الخطأ والضرر، حيث انقسم حول هذه المسألة إلى ثلاثة 03 اتجاهات رئيسية يعبر الأول عنه بنظرية تكافؤ أو تعادل الأسباب، والثاني بنظرية السبب المنتج أو الفعال، والثالث بنظرية السبب القريب أو المباشر.

---

[1] هناء خيري أحمد خليفة، المسؤولية المدنية في نطاق الأسرة العقدية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس ، 2001، ص70 وما يليها.

أ/ نظرية تكافؤ أو تعادل الأسباب "*Théorie de l'équivalence des causes ou de l'équivalence des conditions*":

وهي نظرية نادى بها الفقيه الألماني "فون بوري" "*Von Buri*" في الفترة ما بين 1860 و1885، وطبقا لهذه النظرية يؤخذ في الاعتبار كل الأسباب التي ساهمت في إحداث الظاهرة أو شاركت في إحداث الظاهرة أو شاركت في إحداث الضرر حتى ولو كان لبعضها علاقة بعيدة بالضرر.[1]

فالضرر يحدث نتيجة لمجموعة من الأسباب وليس نتيجة لسبب واحد مع الأخذ في الاعتبار كل سبب ساهم في إحداثه مهما كان بعيدا، ولولا وجوده لما وقع الضرر فحسب أنصار هذه النظرية كل سبب يعتبر متكافئا مع غيره، ولا يمكن التفرقة فيما بينهما من حيث أهميتهما أو خطورتهما في إحداث الضرر، فكل الأسباب هي متعادلة وإذا اختفى أحد هذه الأسباب تصبح الأسباب الأخرى عديمة الفاعلية.[2]

غير أن هذه النظرية تعرضت لانتقادات من طرف جانب كبير من الفقه أهمها:

1-إن اعتماد كل الأسباب في إحداث الضرر حتى ولو كان لبعضها علاقة بعيدة بالضرر من شأنها أن تؤدي إلى عدم إمكانية تحديد نطاق الضرر الذي يجب أن يسأل عنه الناقل الجوي.

2-إن هذه النظرية تلقى عبء الحادث على كل سلوك أدى إلى وقوعه حتى ولو كان سببا غير مباشر في إحداث الضرر، وهذا يتناقض مع ما استقر عليه الفقه من أنه ليس كل فعل ساهم في إحداث الضرر يؤخذ في الاعتبار، بل يجب التمييز بين الأفعال المتسببة فعلا في الضرر أي المنتجة له، وبين الأفعال التي لا تكن سببا فيه.[3]

---

[1] علي فيلالي، الالتزامات – العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 273.

[2] عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 89، وإبراهيم سيد أحمد، الضرر المعنوي فقها وقضاء، المرجع السابق، ص 18.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 119 و120، وعاطف النقيب، النظرية العامة في المسؤولية عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية، منشورات عويدات، بيروت، الطبعة الأولى 1980، ص 200 و201.

ب/ نظرية السبب المنتج أو الفعال "*Théorie de la causalité adéquate*":

تقدم بهذه النظرية الفقيه الألماني "فون كريز *VON KREIS*" ومفادها أنه عند تدخل عدة أسباب في إحداث ضرر ما، يتوجب استعراض الأسباب التي تدخلت في إحداث الضرر، وذلك للتفريق بين ما يكون منها صالحا لإحداثه على الوجه المعتاد أو ينطوي على احتمال وقوعه، وبين ما لا يستتبع تحقق الضرر على هذا الوجه.[1]

وبعبارة أخرى يكون السبب منتجا أو فعالا متى كان سببا قانونيا يؤدي عادة إلى إحداث ضرر معين أما السبب العرضي فهو ذلك السبب غير المألوف لا ينتج –عادة– الضرر وإنما قد ساهم في حدوثه صدفة عند اقترانه بالسبب المنتج أو الملائم،[2] كتحليق الطيار على ارتفاع دون المعدل المقرر في لوائح المرور الجوي، فاصطدم بقمة الجبل، فخطأ الطيار يعد سببا منتجا لسقوط الطائرة، كما يعد إهمال الحارس التابع للناقل الجوي في غلق باب المخزن المودع به البضائع، التي سلمها له الشاحن من أجل نقلها عن طريق الجو إلى وجهة معينة سببا منتجا لسرقة البضاعة.

ويرى بعض الفقه أن نظرية السبب المنتج تعد من أصلح النظريات التي قدمت في مجال علاقة السببية ويرجع ذلك إلى:

1- إن العوامل أو الأسباب التي ساهمت في إحداث الضرر ليست متساوية في قواتها السببية للإحداث النتيجة الضارة، من خلالها يتم استبعاد العوامل التي ساهمت في إحداث الضرر صدفة، واعتماد السبب المنتج أو الملائم والذي يعتبر سببا قانونيا يؤدي في الظروف العادية إلى إحداث الضرر.[3]

---

[1] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 257.
[2] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 193.
[3] سمير سهيل دنون، المرجع السابق، ص 60 و61.

2-إن نظرية السبب المنتج تتماشى مع التصور الذي تبناه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 176 مدني التي أقرت بأن تعويض المضرور يجب أن يكون نتيجة لعدم الوفاء في تنفيذ التزامه أو التأخير فيه، مما يدل على أن التشريع الجزائري قد أخذ بنظرية السبب المنتج أو الملائم.[1]

غير أن منتقدي هذه النظرية يرون أن الناحية العملية قد تخالف الجانب النظري، لأنه ليس بالضرورة كل ضرر يصيب الراكب أو الشاحن هو نتيجة لسبب ملائم أو منتج، وإنما قد يكون السبب الذي أحدث الضرر هو السبب غير المنتج، كأن يكون حادث الطيران ليس هو السبب الذي أدى إلى وفاة الراكب، وإنما سبب الوفاة يرجع إلى حالته الصحية.[2]

ج/ نظرية السبب القريب أو المباشر "*Théorie de la proximité de la cause*":

مصدر هذه النظرية الفقه أنجلوساكسوني الذي لعب دورا هاما في عرضها حيث ظهرت عندما تعرض ذلك الفقه لدراسة أثر مساهمة خطأ المضرور في إحداث الضرر على حقه في التعويض.[3]

يقصد بالسبب القريب كل سبب يؤدي في تتابع طبيعي ومستمر إلى إحداث النتيجة المشكو منها دون أن يقطعه تدخل سبب آخر فعال متى ثبت أن السبب كان وحده مؤديا إلى الضرر ولولا وقوعه لما حدثت النتيجة وهي الضرر المطالب بالتعويض عنه وبعبارة أخرى في حالة تعدد الأسباب وتسلسلها يعتد بالسبب القريب من الضرر أي السبب الأخير الذي تلاه مباشرة الضرر أي أن المتسبب الحقيقي في الضرر هو الشخص الذي كانت له الفرصة الأخيرة لمنع الضرر الذي لحق الضحية.[4]

---

[1] أخذ المشرع الجزائري بهذه النظرية استنادا لنص المادة 182 مدني، التي تنص على: "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول..."، فالاعتداد بالضرر الذي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام، يعني بالنسبة للفقهاء أن المشرع أخذ حتما بنظرية السبب المنتج،علي فيلالي، الالتزامات-العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 277.

[2] كما أن معيار السببية ليس معيارا قاطعا وإنما هو مجرد معيار يأخذ به القاضي على سبيل الاستئناس عنه والبحث عن توافر الرابطة السببية ويتم ذلك حسب ظروف كل دعوى دون التقيد بنظرية معينة.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 120 و121.

[4] عز الدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، 1997، عدم ذكر دار النشر، ص ص. 188، 189.

لكن يعاب على هذه النظرية أنها تقوم على أساس الظرف الزمني الذي يتبع الظواهر، ولكن ذلك لا يتضمن الفكرة الحقيقية للسبب مما دفع بالفقه والقضاء إلى التخلي عنها.[1]

-ثانيا: موقف القضاء.

حاول القضاء تقديم الحماية الكافية للمتضررين من ركاب وشاحنين عن أضرار حوادث الطيران من خلال افتراض الدور الإيجابي للشيء في إحداث الضرر -أي علاقة سببية- إذا كان الشيء المتسبب في الضرر في حالة حركة من جهة، وحصل احتكاك بموقع الضرر من جهة ثانية، حيث ركزت الأحكام القضائية على ضرورة توافر علاقة السببية بين الخطأ والضرر، مع تبيان المعيار الذي أخذ به القضاء في كل من فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية والجزائر.

أ/ موقف القضاء الفرنسي:

ذهب القضاء الفرنسي في أحكامه المختلفة إلى وجوب توافر علاقة السببية بين خطأ الناقل الجوي والضرر الذي يصيب كل من راكب أو الشاحن،[2] لأن الرابطة السببية ركن من أركان المسؤولية المدنية لذلك وجب على مدعي التعويض إقامة الدليل على توافرها ويتعين على المحكمة عند قضائها بالتعويض أن تبين في حكمها توافر هذه الرابطة وإلا كان حكمها فيه قصور في التسبيب يستوجب نقضه وقد جرت محكمة النقض الفرنسية على نقض جميع الأحكام التي لم تبين توافر علاقة السببية.[3]

وقد أخذ القضاء الفرنسي بنظرية السبب المنتج حيث تشترط محكمة النقض الفرنسية أن يكون نشاط المدعي عليه (الناقل) سببا منتجا *Cause Génératrice*، وتميز بين السبب المنتج

[1] عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، عدم ذكر سنة النشر، ص ص. 24، 25

[2] Cass-civ, 22/01/1940, D1940, p 101.

[3] Cass-civ, 06/01/1943, D1945, p 117

مشار إليه في ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 403 .

والسبب العارض حيث تقتصر المسؤولية على حالة السبب المنتج، لأن العبرة بالأسباب المنتجة وحدها للضرر.

لذلك يشترط القضاء الفرنسي أن يكون الفعل المنسوب إلى الناقل شرطا ضروريا لوقوع الضرر من جهة، وأن يكون سببا ملائما له من جهة أخرى حيث قضى في عديد من أحكامه على وجوب توافر علاقة السببية بين خطأ الناقل الشخصي في استخدام طيار متعب ووقوع حادث، لأن تعب الطيار حال دون بذله العناية اللازمة في قيادة الطائرة،[1] واعتمد في قيادة الطائرة على طيار معروف برعونة تسبب في سقوط الطائرة عند قيامه بحركات بهلوانية،[2] أو عدم تقيد الطيار بمنشور التعليمات الخاصة بحالة الجو التي كانت تقتصر وجوب إتباع الطيار ممر هوائي آخر، غير الممر الهوائي التقليدي، مما نجم عنه مسؤولية الناقل الجوي عن هذا الحادث.[3]

كما أقر القضاء الفرنسي في نطاق النقل الدولي بمسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الناجم عن اصطدام الطائرة بقمة جبل قريب من الشاطئ نتيجة عدم صلاحية جهاز قياس الأبعاد الموجود بالطائرة الذي يعد سببا ملائما له،[4] وقضى أيضا بتوافر رابط السببية إذا أخطأ الطيار عند استمرار الطيار في التحليق بعد الإقلاع بالقرب من الأرض حتى اصطدام بشجرة.[5]

وعليه فإن القضاء الفرنسي قد اعتنق نظرية السببية الملائمة من خلالها يؤدي الفعل المنسوب إلى الناقل الجوي بحسب المجرى العادي للأمور إلى وقوع الضرر، ويجب على المتضرر في هذه الحالة إثبات قيام رابطة السببية بين الخطأ الذي يدعيه والضرر ومتى توافرت هذه الرابطة وجب أن يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه فعله، ويعتبر

---

[1] C.A.Paris, 14/02/1950, RFDA 1950, p 97.
[2] Cass-civ (2°sec), 05/03/1964, RFDA 1964, p399 ets.
[3] T- GRENOBLE (ch.civ), 11/02/1948, RFDA, 1949, p 115.
[4] T- de seine, 24/04/1952, RFDA 1952, p 199.
[5] T- de seine, 28/04/1954, RFDA 1954, p 184.

توافر السببية مسألة واقع متروكة لتقدير قاضي الموضوع لكن تحت رقابة محكمة النقض من حيث كفاية التسيب.[1]

ب/ موقف القضاء الأمريكي.

أخذ القضاء الأمريكي أيضا بمعيار السببية الملائمة التي تشترط أن يكون الفعل الذي ارتكبه الناقل الجوي قد يؤدي وفقا للمجرى العادي للأمور إلى وقوع مثل النتيجة الضارة.

وقد استند القضاء الأمريكي في ذلك إلى اعتبارين أساسيين وهما:

الأول: استخدم القضاء الأمريكي معيارا للسببية يطلق عليه اسم العامل الأساسي *SUBSTENTAL FACTOR* استمده من الفقه، من خلاله يشترط أن يكون الفعل عاملا أساسا في إحداث الضرر، ولقد تبنت هذه الفكرة مجموعة *Restatement of Forts* التي تعتبر الفعل عاملا أساسيا في إحداث النتيجة إذا كان من شأنه أن يدعو الرجال العقلاء إلى اعتباره سببا بالمعنى القانوني يرتب المسؤولية عن الضرر إذا كان الفعل يؤدي إليها بحسب طبيعة الأشياء والمجرى العادي للأمور، مما يعني الأخذ بنظرية السببية الملائمة التي أخذها بها القضاء الأمريكي في عديد من الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي.[2]

الثاني: كما استعمل القضاء الأمريكي- في بعض أحكامه- عبارة السبب القريب كأساس لقيام مسؤولية الناقل الجوي والذي يعتبر كل سبب يؤدي في تتابع طبيعي ومستمر إلى النتيجة المشكو منها، دون أن يقطعه تدخل سبب آخر فعال، فلولا السبب القريب لما وقعت النتيجة، وقد أخذ القضاء الأمريكي بها التعريف من القواعد العامة وطبقه على النقل الجوي.[3]

---

[1] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 128 و129.
[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 405.
[3] Cour supr Columbia, 13/03/1953.
مشار إليه في: ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 405.

ومن خلال ما تقدم فإن المعيار الغالب الذي أخذ به القضاء الأمريكي في العديد من أحكامه،[1] هو معيار السببية الملائمة، حيث قضى – في نطاق النقل الداخلي: "بأنه إذا قابلت الطائرة فجأة منطقة باردة ذات سحب كثيفة، فتكون الثلج على أطراف الطائرة حتى ثقلت وفقدت توازنها وسقطت، ولم يكن الطيار قد استخدم الجهاز المضاد للثلج، فلا سبب بين عدم استخدام الجهاز المذكور وسقوط الطائرة، لأنها كانت سوف تسقط مع استخدام ذلك الجهاز إذ وظيفة هذا الجهاز هي منع تكون الثلج أصلا، لا إزالته بعد تراكمه، وقد ثبت أن الثلج تراكم على أطراف الطائرة بمجرد دخولها منطقة السحب".[2]

ج/ موقف القضاء الجزائري:

أخذ القضاء الجزائري بنظرية السبب المنتج مستمدا ذلك من القانون الفرنسي الذي كان يطبق على الإقليم الجزائري قبل صدور القانون المدني سنة 1975، حيث كان القضاء الجزائري يعتد مثله مثل القضاء الفرنسي بنظرية السبب المنتج، والتي تبناها فيما بعد المشرع الجزائري في التقنين المدني لعام 1975 من خلال نص المادة 182 منه.[3]

حيث تنشغل مسؤولية الناقل الجوي- استنادا لنص المادتين 145، 146 من قانون الطيران المدني الجزائري- بمجرد حدوث الضرر، ويفترض الخطأ في جانبه، ويفترض أن هذا الخطأ هو سبب الضرر، أما السببية التي تفترض هي السببية بين نشاط الناقل ووقوع الحادث، حيث يقع على عاتق المدعي عبء إثبات الضرر الذي يطالب بالتعويض عنه قد نجم عن الحادث.

---

[1] وقضى أيضا بأنه: "إذا شرع الطيار في الهبوط إلى مطار غير صالح لذلك، وزاح يطوف حوله يبحث عن ممر يهبط عليه، ولذلك سقطت الطائرة فجأة، فلا سببية بين خطأ الطيار في اختيار مطار غير صالح للهبوط وبين الحادث، لأن الطائرة سقطت وهي في الفضاء وقبل أن تهبط إلى هذا المطار ".

- Cour supr pennsylvania , 29/06/1935.

- مشار إليه في: ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 406 و407.

[2] C–A California, 30/06/1941

- مشار إليه في: ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 127.

[3] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 193، وعلي فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 276 و277.

وعليه فإن القضاء الجزائري يشترط لقيام العلاقة السببية بين الخطأ والضرر ما يلي:

أ- أن ينسب الفعل الضار إلى الناقل الجوي.

ب- أن يكون فعل الناقل سببا منتجا أو فعالا في إحداث الضرر.

ويمكن القول أن أغلب دعاوى التعويض تدور حول قيام رابطة السببية أو انقطاعها مما يبرز أهمية هذا الركن، حيث قضى بوجوب توافر رابطة السببية من خلال: "الخبرة المنجزة وكذا محضر المعاينة المذكورة أعلاه والمحرر يوم استلام البضاعة يعد قرينة عدم التسليم المطابق المنصوص عليه في المادة 152 من قانون الطيران المدني وبأن عمليات السرقة الحاصلة عليها تمت قبل استلامها من المرسل إليه وفي الوقت التي كانت تحت مسؤولية الناقل الجوي أي بالمطار وقبل خروجها منه ما يجعله طبقا لأحكام المادة 146 من نفس القانون المذكور أعلاه مسؤولا عما حدث للبضاعة، يتعين تعويض قيمتها للمدعية نظرا لعدم احترام الالتزامات التعاقدية المتفق عليها وبناء عليه يتعين التزام المدعي بدفع قيمة التعويض المحدد بعقد الحلول".[1]

ويظهر جليا أن القضاء الجزائري قد أخذ بهذه النظرية، ففي القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 2012/03/25 يقول القضاة: "حيث من المقرر قانونا أن الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه تحت حراسة الناقل الجوي حسب ما تنص عليه المادة 146 من قانون الطيران المدني وبالرجوع إلى ما خلص إليه الخبير أثناء المعاينة الميدانية تضرر كمية من البضاعة تمثلت في 13 عبوة من مادة معطر النعناع أي بخسارة قدرها 260 كلغ من هذه المادة كما تمت المعاينة عند وصول البضائع إلى المطار حسب تصريح الخبير ما يشير إلى أن الخسائر

[1] قرار مجلس قضاء الجزائر، الغرفة التجارية، بتاريخ 2011/02/27، قضية رقم 2010/6575، (غير منشور).

لحقت بالبضاعة قبل عملية تسليمها إلى المرسل إليه لما كانت تحت مسؤولية الناقل التي تعتبر مفترضة إلى غاية ثبوت العكس.

ويحث لم يقدم الناقل الجوي من وسائل يثبت من خلالها مساهمة المرسل إليه في حصول الخسارة للبضاعة وفقا للنص 149 من قانون الطيران المدني فإن المجلس قرر التصريح بمسؤولية الناقل جراء ما حصل للبضاعة من تلف وإلزامه بالتالي أن يسدد إلى الشركة المدعية ما توصل إليه الخبير من تقييم للأضرار..."[1]

ونستخلص مما سبق أن العلاقة السببية هي ركن أساسي من أركان مسؤولية الناقل الجوي فإذا توافر هذا الركن مع ركني الخطأ والضرر قامت المسؤولية، أما في حالة اشتراك عوامل أخرى مع خطأ الناقل أو أحد تابعيه تنتفي مسؤولية، وبالتالي فإن نظرية السبب المنتج هي النظرية الأصوب والأنسب سواء في مجال النقل الجوي للركاب أو البضائع، من خلالها أن يكون الضرر المتحقق نتيجة طبيعية لعدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدي وفقا للمجرى العادي للأمور.

[1] قرار مجلس قضاء الجزائر، الغرفة التجارية، الصادر بتاريخ 2012/03/25، قضية رقم 2011/6783. غير منشور.

المطلب الثاني:

نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي

يعد النقل الجوي مرفقا حيويا في مسيرة الدول وأحد الدعائم الأساسية التي ترتكز عليها الحياة الاقتصادية في العصر الحديث، خاصة بعد أن تقلص حجم المخاطر وتحقق عنصر الأمان من جهة، وتأمنت للطائرة من جهة أخرى التقنية الحديثة الهائلة التي تمكنها من ربط مكانين في العالم، تفصل بينهما مسافات شاسعة، في زمن قصير جدا.

ولما كان قواعد مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الدولية والداخلية لازمة لحل معظم المشاكل التي يثيرها تنفيذ عقد النقل الجوي، فإنه يغدو أمرا ضروريا تحديد النطاق العام الذي تسري فيه أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب متعاملي النقل الجوي من ركاب أو شاحنين سواء من حيث:

- وجود عقد النقل (الفرع الأول).
- الصفة الدولية للنقل الجوي (الفرع الثاني).
- الصفة التجارية للنقل الجوي (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

وجود عقد نقل

يتم النقل الجوي سواء كان دوليا أو داخليا بموجب عقد النقل وهو عبارة عن اتفاق يبرم بين الناقل الجوي من جهة، والمسافر أو مرسل البضاعة من جهة أخرى، بمقتضاه يتعهد الناقل بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد، وذلك مقابل أجر يدفعه المسافر أو مرسل البضاعة.

وعليه فإن الغرض الأساسي من العقد هو التغيير المكاني للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع من مكان إلى آخر، فإذا كان محل العقد شيئا آخر كعقد تجريب الطائرات، أو عقد تدريب الطيارين، فلا تعد عقود نقل، لأن التغيير المكاني فيها يعتبر عملية عرضية أو ثانوية يقتضيها تنفيذ العقد، وبالتالي لا تخضع لأحكام اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999 إذا كان النقل دوليا، وقانون الطيران المدني الجزائري لعام 1998 المعدل، إذا كان النقل داخليا، ومن ثم لا تخضع لأحكام المسؤولية المقررة فيها بل تخضع كل منها للقواعد الخاصة به في القانون الوطني الواجب التطبيق.

لكن التساؤل الذي يطرح: ما هي الاعتبارات التي يقوم عليها عقد النقل الجوي؟ وما هو القانون الواجب التطبيق عليها؟ وكيف يتم إثباته؟

أولا: الاعتبارات التي يقوم عليها عقد النقل الجوي.

يقوم عقد النقل الجوي على عدة اعتبارات أهمها:

أ/ الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي:

يعد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تطابق إرادة الناقل من جانب، وإرادة المسافر أو الشاحن من جانب آخر أي بمجرد توافق الإيجاب مع القبول.[1]

ويترتب على الرضائية في عقد النقل الجوي النتائج الآتية:

[1] مصطفى البنداري، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 340.

1) إن عدم تحرير وثائق النقل، أو تحريرها وعدم تسليمها إلى الراكب أو الشاحن لا يؤثر على صحة انعقاد العقد، ولا يتوقف انعقادها على شكل أو إجراء معين،[1] كتسليم تذكرة السفر إلى المسافر أو خطاب النقل الجوي للبضاعة إلى الشاحن، حيث أن هذه الوثائق يقتصر دورها على إثبات عقد النقل الجوي وشروطه، بحسبان أن هذا العقد هو دائما بالنسبة للناقل الجوي من العقود التجارية، ومن ثم يجوز للمسافر ومرسل البضاعة إثباته بكافة طرق الإثبات.[2]

2) إن عدم التزام المسافر بتسليم نفسه إلى الناقل، أو عدم تسليم الشاحن البضاعة المراد نقلها إلى الناقل لا يؤثر على صحة العقد، حيث أن انعقاده لا يتوقف على تقدم المسافر أو على تسليم البضاعة، لأن عقد النقل الجوي لا يعتبر من العقود العينية التي لا يتوقف انعقادها على اتخاذ إجراء معين أو تسليم شيء معين، ومن ثم لا يجوز للناقل أن يرفض التعاقد إذا تطابقت إرادة الطرفين، وإلا كان متعسفا ومخلا بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام متى تعلق النقل بخط جوي منتظم.[3]

3) كما يترتب على انعقاده تطبيق أحكام المسؤولية الناجمة عن إخلال الناقل الجوي بالتزاماته التعاقدية ومساءلة الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية، أو في حالة هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها، وكذلك عن الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع.

- **ثانيا: صفة الإذعان في عقد النقل الجوي:**

نظرا لكون عقد النقل الجوي من العقود الرضائية، إلا أنه يعبر عن تعارض مصالح أطرافه، لذا فإنه من الصعوبة بمكان تحقق المساواة الكاملة بين الحقوق والالتزامات كل من الناقل من جهة والمسافر والشاحن من جهة أخرى[4].

---

[1] T-G-inst-Grenoble, 01/07/1970, RFDA 1970, p 445.

[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 123.

[3] مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 331. عصام جركو، مسؤولية الناقل الجوي، ومايثار حول عقود مكاتب التسفير والسياحة، مجلة المحامون (سورية) العدد 11، سنة 1982، ص 1218 وما يليها.

[4] BROUSSOLLE (D), le droit des transports de personnes, PUF, Paris 1995, p107 ets.

لذلك يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان *Contrat d'adhésion* التي تتميز بعدم تكافؤ أطراف العقد حيث ينفرد الناقل الجوي بتحديد المضمون التعاقدي للاتفاق من خلال تنظيم شروط النقل وأحكامه، أما المسافر أو الشاحن ليس لهما حق التفاوض مع الناقل الجوي في مرحلة ما قبل التعاقد بشأن البنود الواردة في العقد، بل وأكثر من ذلك، فقد لا يعلم المسافر أو الشاحن بشروط العقد إلا أثناء تنفيذ العقد بعد تسلمه تذكرة السفر أو خطاب النقل الجوي، ومن ثم فإن قبول هذه الشروط بحالتها لا يكون إلا نوعا من الإذعان لمشيئة الناقل الجوي.[1]

ويعتبر قطاع النقل الجوي من المرافق الحيوية التي يصعب على الإنسان الاستغناء عنها،[2] لذلك فإن مصدر الإذعان يأتي من المركز الاقتصادي القوي لأحد طرفي العقد الذي يملي شروطه على الطرف الآخر، فالناقل الجوي هو في مثل هذا المركز بالنسبة لكل من المسافر والشاحن، اللذان يوجدان في مركز الطرف الضعيف، والقول بغير ذلك معناه مصادرة حق المسافر أو الشاحن في التمتع بخدمة النقل، نظرا لتوحيد شروط النقل بوجه عام، من خلال توحيد نماذج العقود وتوحيد الشروط والأحكام التي تتضمنها.[3]

وتتمثل حماية الطرف الضعيف في عقد النقل من جانبين:

الأول: حماية تشريعية، حيث وضع المشرع بعض القيود التي تحد من تعسف الناقل كما هو الحال بالنسبة إلى تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو تخفيف التعويض المنصوص عليه قانونا واعتبارها كأن لم تكن من خلال نص المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة والمادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999.

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 275.

[2] CARTOU (L), OP. CIT, p 2.

[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 159.

الثاني: حماية قضائية حيث يجوز للقاضي الحكم ببطلان الشروط التعسفية أو التخفيف منها رعاية لمصلحة الطرف المذعن وكذلك تفسير نصوص أو العبارات الغامضة في العقد عند الشك في صالح الطرف المذعن سواء أكان المسافر أو الشاحن.[1]

ج/ الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي:

يعتر عقد النقل الجوي من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي، سواء النسبة إلى الناقل، أو بالنسبة لنقل الأشخاص أو نقل البضائع.

1) بالنسبة إلى الناقل:

يراعي كل من المسافر أو الشاحن عندما يتعاقد مع شركة الطيران بذاتها مجموعة من الاعتبارات قد لا تتوافر في غيرها من شركات النقل الأخرى، مثل السمعة التجارية والانضباط في مواعيد الرحلات، ومستوى الخدمات التي يحظى بها المسافر أثناء الرحلة الجوية، وكذلك اعتبارات الأمان والراحة وغير ذلك من الاعتبارات.[2]

كما يجب على شركة الطيران التي يتعاقد معها المسافر أو الشاحن تنفيذ الرحلة الجوية المتفق عليها وليس لها حق إحالتها إلى شركة طيران أخرى، رغم أنه يحق لها إحالة الرحلة إلى شركة نقل أخرى في بعض الأحوال خاصة في أوقات الذروة كما هو الحال في مواسم الحج أو الاصطياف.[3]

2) بالنسبة لنقل الأشخاص:

أكدت الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (*IATA*) الاعتبار الشخصي في النقل الجوي للأشخاص لذلك فإن تذكرة السفر شخصية تصدر باسم راكب معين، ولا يجوز

---

[1] لإيثار أي إشكال من وجود الإذعان في ذاته، كظاهرة قانونية، ولكن المشكلة في التعسف والإجحاف الناشئ عن الإذعان، مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 345 و346.

[2] LACOUR (J), la nature juridique du contrat de transport de personnes, RFDA 1953, p 479.

[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 164. حمد الله محمد حمد الله، النظام القانون لإيجار الطائرة، مجلة الدراسات القانونية، جامعة أسيوط، العدد 22 سنة 1999، ص97 وما يليها.

لغير من ورد اسمه بها أن يستعملها ولا تجيز له نقل حق السفر المقرر بموجبها لشخص آخر، أو التنازل عنها دون موافقة الناقل المسبقة، وإلا كان المنازل إليه في حكم المسافر خلسة ولا يكون الناقل الجوي ملتزما في مواجهته بأي التزام.[1]

كما تجيز شركة الطيران– في بعض الأحيان– للمسافرين طلب القيام بالرحلة على متن طائرات شركة طيران أخرى، فتقوم الشركة الأصلية، حال موافقتها على هذا الطلب بتظهير تذكرة السفر إلى الشركة الثانية[2].

3) بالنسبة لنقل البضائع:

يربط عقد النقل الجوي للبضائع بين الناقل الجوي والشاحن، لكن قد يتدخل شخص ثالث يعرف بالمرسل إليه تتقرر له بعض الحقوق أو يتحمل بعض الالتزامات من خلال وثيقة تعرف بخطاب النقل الذي يمثل البضاعة المنقولة مما قد يثير بعض التردد في إضفاء هذا الوصف على هذا العقد ويرجع ذلك إلى سببين:

الأول: قابلية خطاب النقل الجوي للتداول بالطرق التجارية عن طريق التظهير أو التسليم إذا كان إذنيا أو لحامله بحسب الأحوال.

الثاني: حلول المرسل إليه –في بعض الأحوال– محل المرسل في حقوقه والتزاماته في مواجهة الناقل.[3]

بيد أن تداول خطاب النقل على وصف عقد نقل البضائع الجوي من عقود الاعتبار الشخصي[4] لا يعدو أن يكون تصرفا في البضاعة محل النقل فحسب مع بقاء العقد بين الناقل والشاحن ولا يمكن اعتبار تدخل المرسل إليه بمثابة تنازل من جانب الشاحن عن عقد

[1] CARTO (L), . OP. CIT. p 2 ETS.

[2] صبحي عرب، محاضرات في القانون التجاري، الإسناد التجارية، دون ذكر دار النشر، 1999-2000 ، ص 174 و 175.

[3] مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 347.

[4] WAGUE (H.G), le transporteur de fait, PUAM-AIX-en-Provence, 2011, p106.

النقل الجوي لمصلحة من ظهر إليه الخطاب أو تم تسليمه إليه[1]، فمتى تعاقد الناقل الجوي مع الشاحن ظلت الروابط القانونية قائمة بينهما لا ينفيها تدخل المرسل إليه أو تداول خطاب النقل، ولا يجوز للشاحن التنازل عن العقد إلا بموافقة الناقل الجوي إذا ثارت الحاجة إليه.[2]

ثانيا: القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي وكيفية إثباته.

بحكم أن الغرض الأساسي من عقد النقل الجوي هو التغيير المكاني للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع من مكان إلى آخر يدفعنا إلى البحث عن القانون الواجب التطبيق عليه (أ) وعن كيفية إثباته (ب).

أ/ القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي.

يتميز النقل الجوي على حداثته بتنظيمه على المستوى الدولي قبل أن تناوله التشريعات الوطنية في معظم الدول بأي أحكام خاصة باستثناء بعض الدول الرائدة في مجال الطيران المدني، حيث انصرفت الجهود إلى تنظيم مسؤولية الناقل الجوي في هذا النقل وبخاصة للحد من مشاكل تنازع القوانين التي يثيرها، فأبرمت اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 من أجل "توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي" بغية التخفيف من حدة تنازع القوانين الوطنية للدول الأطراف فيها.[3]

وتكمن أهمية تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي في عدة مسائل أهمها:

1) نظمت اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 الأحكام الموضوعة الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي من حيث شروط انعقادها والحد الأقصى المقرر لها إلا أنه أغفلت بعض المسائل الجوهرية كتحديد طبيعة الضرر القابل للتعويض ماديا كان أو معنويا ومن

---

[1] صبحي عرب، المرجع السابق، ص 174.
[2] سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة 1989، ص 190.
[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 18 وما يليها. محمد حسني عباس، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982، ص65 وما سلسها.

لهم الحق في طلب التعويض وأيضا رابطة السببية بين الضرر الذي أصاب الراكب أو البضاعة وفعل الناقل الجوي، تاركة هذه المسائل لحكم القانون الداخلي الواجب التطبيق على النزاع،[1] واكتفت بتقرير حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي غير قابل –كقاعدة– للتجاوز، ولاشك أن عدم تنظيم هذه المسائل في هاتين الاتفاقيتين يعد من الثغرات القانونية في التشريع الدولي لأن هذه المسائل تختلف فيها الأنظمة القانونية الوطنية اختلافا كبيرا، مما يؤدي إلى اختلاف الحلول بالنسبة للمضرورين من نظام القانوني إلى آخر.

2) كما تكمن أهمية تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي عند تحريك دعوى المسؤولية في نزاع يشتمل على عنصر أجنبي من خلالها يحق للمدعي رفع الدعوى –وفقا لاختياره– إما أمام محكمة إقامة الناقل أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد،[2] استنادا لنص المادة 1/28 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بالإضافة إلى الخيار الخامس الذي أضافته اتفاقية مونتريال 1999 والمتمثل في الولاية القضائية الخامسة استنادا لنص المادة 33 الفقرة الثانية من الاتفاقية فإذا ما تم رفع الدعوى أمام أي من المحاكم السالفة الذكر، فإن المحكمة التي يرفع أمامها دعوى المسؤولية هي التي تقوم بتحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي طبقا لما هو مقرر في قانونها الوطني.[3]

غير أن رفع دعوى المسؤولية أمام المحاكم الجزائرية من أجل تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي استنادا لنص المادة 28 الفقرة الثانية من اتفاقية وارسو يستوجب الرجوع إلى نص المادة 18 مدني التي تقتضي من القاضي عند بحثه عن القانون الواجب التطبيق البحث أولا عن القانون الذي اختاره المتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية

---

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 347. وما يليها.

[2] LUREAU (L), La responsabilité du transporteur aérien, op.cit, p 238 et 239.

[3] علي بابكر إبراهيم بابكر، مفهوم عقد النقل الجوي في بعض التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية، مجلة كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، العدد 4 لسنة 2012، ص414 وما يليها.

بالمتعاقدين أو بالعقد وفي حالة عدم إمكان ذلك يتعين على القاضي تطبيق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة وفي حالة عدم إمكان ذلك يطبق القاضي قانون محل إبرام العقد.[1]

كما استبعد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 24 مدني تطبيق أحكام القانون الأجنبي الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي استنادا لنص المادة 18 مدني متى تبين له أن أحكام هذا القانون الأجنبي مخالفة للنظام العام أو الآداب العامة في الجزائر أو ثبت له الاختصاص بواسطة الغش نحو القانون، حيث يتعين على القاضي تطبيق أحكام القانون الجزائري محل القانون الأجنبي المخالف للنظام العام والآداب العامة ليكون هو القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي ومن ثم أحكام المسؤولية الواردة فيه.[2] ، [3]

3) كما تثار مسألة التنازع بين اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولات المعدلة لها لأن البروتوكولات التي دخلت حيز التنفيذ لم يتطابق عدد الدول التي صادقت عليها مع عدد الدول التي صادقت على اتفاقية وارسو الأصلية، من هنا تبرز أهمية القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي هل يتم تطبيق أحكام اتفاقية وارسو الأصلية أم أحكام البروتوكولات المعدلة لها.[4]

انقسم الفقه في ذلك إلى اتجاهين:

- **الاتجاه الأول:** يتزعمه الفقيه *ManKirwics* الذي يرى أنه في حالة قيام التنازع بين اتفاقية وارسو الأصلية من جهة والبروتوكول المعدلة لها من جهة أخرى، فإنه يتعين تطبيق الاتفاقية

---

[1] تنص المادة 18 مدني على أن: "يسري على الالتزامات التعاقدية القانون المختار من لمتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو العقد"
- وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة، وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق قانون محل إبرام العقد..."

[2] علي علي سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثالثة، 1991، ص 148 وما يليها.

[3]- فيما يخص النقل الجوي الداخلي أقرت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 14/ 2003/10 ، حول القانون الواجب التطبيق على أنه: " حيث يتبين من القرار المطعون فيه أنه اعتبر أن القانون التجاري نص على عقد نقل البضائع والأشخاص ولم ينص عليه المشرع في عقد نقل البضائع طالما أن الحيوانات المنقولة في قضية الحال هي بضاعة حية اشتريت قصد تربيتها وإعادة بيعها.
حيث يتبين من الحكم المعاد أن المدعية الطاعنة شركة التأمين (كات) أسست طلبها للتعويض على المادة 146 من قانون الطيران ومع ذلك تجاهله المجلس.
- حيث أن وجود النص يحول دون الاجتهاد وبقيام المجلس بالمقارنة مع القانون التجاري يكون أخطأ في تطبيق القانون بعدم أخذه بأحكام قانون الطيران المدني رقم 06/98 في 1998/06/27.
- وضمن هذه الظروف يتعين نقص وإبطال القرار المطعون فيه."، قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 322836 الصادر بتاريخ 2003/10/14، المجلة القضائية- العدد الثاني لسنة 2003، ص181 وما يليها.

[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 114 و115.

باعتبارها القدر المتيقن المشترك بين دولة القيام ودولة الوصول الذي ارتضاه المتعاقدان لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي بينهما أضف إلى ذلك أن الأعمال التحضيرية لبروتوكول لاهاي لا يوجد فيها ما يؤكد أن التصديق على بروتوكول لاهاي يعني انسحاب الدولة المصدقة من الاتفاقية الأصلية.[1]

وقد أخذ القضاء الأمريكي بهذا الاتجاه في قضية الطائرة التابعة للخطوط الجوية الكورية التي تم إسقاطها من قبل المقاتلات السوفياتية بتاريخ 1983/09/01 والتي طالب ورثة أحد الضحايا في دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بالتعويض عما أصابهم من أضرار استنادا لأحكام اتفاقية وارسو الأصلية بحكم أن الرحلة الجوية كانت تربط الولايات المتحدة الأمريكية وهي طرف في اتفاقية وارسو الأصلية ولم تكن بعد قد انضمت إلى بروتوكول لاهاي 1955 وبين كوريا الجنوبية وهي طرف في بروتوكول لاهاي ولم تكن –وقت النزاع– طرف في اتفاقية وارسو الأصلية.

وقضت محكمة مقاطعة كولومبيا *Cour District of Columbia* بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو بحكم أنها القاسم المشترك بين كل من الولايات المتحدة الأمريكية وكوريا الجنوبية التي تعد طرفا فيها بمجرد مصادقتها على بروتوكول لاهاي المعدل لها استنادا لنص المادة 21 منه.[2]

- **الاتجاه الثاني:** يتزعمه الفقيه *Gérard Cas* والذي يرى ضرورة الرجوع إلى القانون الوطني الواجب التطبيق وفقا لقواعد الإسناد في قانون القاضي الذي ينظر النزاع مستبعدين تطبيق اتفاقية وارسو قبل تعديلها أو بعد تعديلها ويرجع ذلك أن محاكم الدول التي انضمت إلى الاتفاقية والبرتوكول المعدل لها لا يمكنها تطبيق اتفاقية وارسو الأصلية قبل تعديلها بسبب

---

[1] MANKIEWICZ (R.H), conflits entre la convention de Varsovie et le protocole de la Haye op, cit, p 239.
[2] Affaire N° 83-0345 (MDL, N°565) (DDC. Aug. 22, 1989), cité par : Du BUC (C.E) Les dommages et intérêts punitifs et la convention de Varsovie ou l'alchimie juridique, R.F.D.A.S 1991, p 45.

مخالفتها للنظام العام في قانونها الداخلي ولا يمكنها أيضا تطبيق أحكام بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية نظرا لعدم انضمام الدولة الأخرى إليه.[1]

كما تثار مسألة التنازع بين اتفاقية وارسو 1929 المعدلة واتفاقية مونتريال 1999 التي دخلت حيز النفاذ في 4 نوفمبر 2003 من حيث القانون الواجب التطبيق على النزاع المتعلق بالنقل الجوي الدولي خاصة وأن العديد من الدول لم تنضم بعد إلى اتفاقية مونتريال 1999 من بينها الجزائر، مع العلم أن تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999 على النقل الجوي الدولي ومن تم تطبيق أحكام المسؤولية الواردة فيها تشترط أن تكون نقطتا القيام والوصول –وفقا للعقد المبرم بين الأطراف– واقعتين إما في إقليم دولتين كل منهما طرف في اتفاقية مونتريال 1999، أو وقوع النقل الجوي بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية.[2]

مما يثير التساؤل حول الاتفاقية الواجبة التطبيق على عقد النقل الجوي إذا كانت إحدى دولتي القيام أو الوصول لم تنظم بعد إلى اتفاقية مونتريال لعام 1999؟

إن العمل باتفاقية مونتريال 1999 لا يعني بالضرورة إلغاء مباشر لنظام وارسو، ذلك أن المادة 55 من اتفاقية مونتريال 1999 تحدد أولوية تطبيق الاتفاقية الجديدة تجاه نظام وارسو، وذلك بهدف الحيلولة دون فسح المجال أمام الدولة المتعاقدة لتفسير المرحلة الانتقالية حسب رغبتها الخاصة، بالإضافة إلى أن شركات الطيران التي تنتمي إلى الدول التي صادقت على اتفاقية مونتريال 1999، أصبحت تخضع لأحكام اتفاقية مونتريال، ومن تم لأحكام المسؤولية الواردة فيها.[3]

---

[1] GERARD CAS, (G) , les sources du droit des transports aériens, op, cit, p 46 etc

[2] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 61 و62.

[3] NAVEAU (J),(M) GODFROID, et FRUHLING (P), Précis de droit Aérien, op-cit, p 307 et 308.

وعليه فإن تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية ينحصر على المجال الوطني للدولة المتعاقدة فقط، أما الدول التي لم تصادق على اتفاقية مونتريال 1999 يبقى فيها العمل ساريا بنظام وارسو لذا فإن شركات النقل الجوي التي تعمل على نفس الخطوط تخضع في المرحلة الانتقالية إلى أحكام النظامين معا، وهذه المرحلة الانتقالية ستستمر بطبيعة الحال إلى أن تصادق آخر دولة من دول اتفاقية وارسو على اتفاقية مونتريال 1999.[1]

ب/ دور وثائق النقل الجوي في الإثبات:

الأصل أن عقد النقل الجوي، كسائر العقود التجارية يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، أما إذا كان العقد مدنيا بالنسبة للمسافر أو الشاحن فلا يجوز للناقل الجوي إثباته في مواجهتهما إلا بإتباع طرق الإثبات المدنية أي بالكتابة أو ما يقوم مقامها.[2]

إلا أن الكتابة فيما يتعلق بالنقل الجوي تحتمها الضرورة العملية وتمليها الظروف التي تحيط بالعملية، ذلك أن الإثبات في هذا النوع من العقود تصل إلى درجة من الأهمية الخاصة، وأن الاتفاق المبرم بين الناقل والمرسل إليه يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضاعة موضوع النقل، وكذلك مواعيد التسليم والتسلم وغير ذلك من الأمور المتعلقة بتنفيذ وإثبات عقد النقل الجوي سواء تعلق الأمر بنقل الركاب أو البضائع.[3]

وتكمن أهمية دور وثائق النقل الجوي في الإثبات من خلال تفاوت نطاق تدخل المشرع على المستويين الدولي والوطني بتنظيم النقل ودورها في الإثبات بين نقل الركاب ونقل البضائع ففي الأولى ينحصر تدخل المشرع في أضيق الحدود، بينما يتسع نطاق تدخل المشرع في مجال نقل البضائع.

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 63 و64.

[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 156.

[3] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، إسكندرية، 1992، ص 270 و271.

1) دور وثائق النقل في إثبات عقد النقل الجوي لركاب:

يلتزم الناقل الجوي بتسيلم الراكب تذكرة سفر وإيصال نقل الأمتعة يتضمنان بيانات معينة وإلا سقط حقه في التمسك بأحكام تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها.

أ). **تذكرة السفر** (***Billet de passage***): ألزمت المادة 3 من اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 الناقل الجوي أن يسلم الراكب تذكرة سفر تتضمن بعض البيانات الضرورية التي أوجزتها اتفاقية مونتريال 1999 في بيانين أساسيين وهما:

1-بيان نقطتي القيام والوصول.

2-بيان محطة توقف واحدة على الأقل التي تقصدها الطائرة أثناء رحلتها عندما تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة وكان هناك رسو في أراضي دولة أخرى.

كذلك على الناقل أن يعطي للراكب إشعارا خطيا بخضوع النقل إن كان دوليا لأحكام اتفاقية مونتريال 1999 بما فيها من تحديد مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية أو في حالة هلاك أو فقدان الأمتعة أو تلفها أو في حالة التأخير.[1]

وطبقا للتشريعات الدولية والوطنية فإن البيانات المدونة بتذكرة السفر لها حجية في الإثبات فإصدار تذكرة السفر يدل على إبرام عقد النقل الجوي وعلى الشروط التي تتضمنها كتحديد مكان القيام ومكان الوصول وتضمنت بيانا بأجرة النقل واشتملت على ما يفيد قيام الراكب بحجز مكان له على متن الطائرة في رحلة معينة إلا أن حجيتها في الإثبات لا تعدو أن تكون إلا نسبية إذ يمكن إثبات عكس ما ورد فيها سواء فيها يتعلق بانعقاد عقد النقل أو فيما يتعلق بالشروط المدونة به.[2]

---

[1] SCAPEL (C), Transport Aérien : « E-Ticket » obligatoire, R.D.com. 2008, p 73 et 74.

[2] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 144 و 145.

كما أن عدم وجود وثيقة النقل أصلا أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على قيام عقد النقل وصحته لذلك فإن تذكرة السفر ليست السبيل الأوحد لإثبات عقد النقل الجوي بل يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات لكون عقد النقل الجوي من العقود التجارية بالنسبة إلى الناقل ومن تم فللمسافر حرية إثباته في مواجهة الناقل بكافة طرق الإثبات طبقا لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية.[1]

أوجبت التشريعات الدولية والوطنية على الناقل الجوي أن يسلم المسافر إيصال أو قسيمة نقل الأمتعة المسجلة وهي عبارة عن بطاقة تعريف عن كل وحدة من الأمتعة المسجلة ويفيد إصدار هذه البطاقة في تحديد عدد وحدات الأمتعة المسجلة المسلمة إلى الناقل الجوي.

وقد تتضمن هذه البطاقة بيانا يفيد إعلان المسافر أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول نظرا لقيمتها، ويكون له انعكاس على قدر التعويض الذي يلتزم الناقل الجوي بدفعه في حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها.[2]

ويترتب على عدم تسلم بطاقة نقل الأمتعة المسجلة سقوط حق الناقل في الاستفادة من تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها من جهة، ولا يكون له أي تأثير على وجود عقد النقل أو صحته أو إثباته من جهة أخرى بحيث يكون من الممكن إقامة الدليل عليه بكل طرق الإثبات، ومتى قام الدليل على وجود عقد النقل الذي تسري عليه التشريعات الدولية أو الوطنية فإن أحكامها تنطبق بصرف النظر عن عدم وجود بطاقة الأمتعة أو عدم اشتمالها على بيانات معينة وعلى ذلك يكون عقد النقل صحيحا ولو لم يسلم الناقل للمسافر بطاقة

[1] علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965، ص 133 و134.

[2] DEJUGLART. (M), Traité de droit Aérien, T 1, L.G.D.J, Paris, 1989, 2e édition par DUPONTAVICE, (E) Jacqueline DELAROCHERE. (D.J) , (G. M)., N° 2395, p 1063.

عن الأمتعة المسجلة أو إذا سلم للمسافر بطاقة الأمتعة لا تتضمن على بيانات معينة أو فقدها وسواء كانت هذه البطاقة تتضمن أو لا تتضمن البيانات الخاصة بالأمتعة المسجلة.[1]

ومع ذلك فإن بطاقة الأمتعة تعتبر حجة على وجود عقد النقل وعلى الشروط التي يتضمنها غير أنها لا تعتبر دليلا قاطعا بل تعد قرينة بسيطة يمكن إقامة الدليل على عكسها.[2]

2) دور وثائق نقل البضاعة في الإثبات ومدى تمثيل البضاعة:

أوجبت التشريعات الدولية والوطنية إصدار وثيقة نقل البضائع تتضمن البيانات الخاصة بالبضاعة المشحونة التي تثبت ذاتيتها ومواصفاتها والبيان المتعلق بدولية النقل في مفهوم الاتفاقية إذا كان النقل الجوي دوليا.[3]

والأصل أن وثيقة الشحن الجوي تحرر من قبل الشاحن، ومع ذلك يجوز أن يحررها الناقل، حيث يكون في هذه الحالة نائبا عن الشاحن في هذا التصرف ويجب على الناقل في هذه الحالة أن يسلم الشاحن إيصالا بتسلم البضاعة محددا فيها مواصفاتها بما يكفل التعرف عليها، والسماح له بالإطلاع على البيانات المسجلة في الوثيقة.[4]

وتقوم وثيقة نقل البضائع بوضيفتان: فهي من جهة أداة إثبات عقد النقل الجوي للبضائع وما يتضمنه من شروط كما أنها دليل على تسلم للناقل البضاعة المشحونة على الطائرة من جهة أخرى ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

---

[1] MERCADAL (B), Transports Aériens, Rép.com, Dalloz, N° 54 p 11.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، الثانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 210 و211.

[3] أطلقت اتفاقية مونتريال 1999، على خطاب النقل الجوي تسمية جديدة هي "وثيقة الشحن الجوي"، في النسخة العربية للاتفاقية، بينما ظل المصطلح الأول واردا في النسخ المحررة باللغات الأخرى، أما المشرع الجزائري فقد أطلق عليها تسمية "رسالة النقل الجوي".

[4] تحرر وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ، الأولى تحمل عبارة "للناقل" يوقع عليها الشاحن، والثانية عبارة "للمرسل إليه" ويوقع عليها كل من الناقل والشاحن، أما الثالثة فيوقع عليها الناقل ويسلمها للشاحن بعد قبول البضاعة، وفي حالة تعدد الطرود يتوجب على الشاحن تحرير وثيقة نقل الجوي عن كل طرد.

أ). دور وثيقة نقل البضائع في الإثبات:

تكمن حجية وثيقة النقل الجوي للبضائع في نقطتين أساسيتين وهما:

-**النقطة الأولى:** تتمثل في مدى حجية وثيقة النقل من حيث البيانات الواردة بها والتي من خلالها يجب التمييز بين نوعين من البيانات:

النوع الأول: يتمثل في البيانات المتعلقة بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وعدد الطرود فإن وثيقة النقل تعتبر حجة بما ورد فيها هذه الحجية مجرد قرينة بسيطة على إبرام العقد وتسلم البضاعة وعلى صحة البيانات المدونة فيها ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

ومع ذلك فإن هذه القرينة تنقلب إلى قرينة قاطعة إذا ما تعلقت بالنوع الثاني من البيانات الخاصة بطبيعة البضاعة أو بكميتها أو يحجمها أو بحالتها وكان مثبتا في وثيقة نقل البضائع وأن الناقل قد تحقق من صحتها في حضور الشاحن.[1]

-**النقطة الثانية:** تتمثل في حجية وثيقة النقل في العلاقة بين الناقل والمرسل والمرسل إليه حيث تعتبر وثيقة نقل البضائع حجة فيما ورد بها من بيانات وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك، حيث يجوز لأي من طرفي عقد النقل الاحتجاج بوثيقة النقل وبما ورد بها من بيانات التي يستوجب التشريع الدولي والوطني ذكرها على وجه الخصوص حيث أن تخلف بعض هذه البيانات ينقص دون شك من قيمة وثيقة النقل كدليل إثبات المضمون الاتفاقي للعقد.[2]

غير أن المادة التاسعة من اتفاقية مونتريال 1999 قد ألغت الجزاء الذي كان يترتب سابقا بموجب اتفاقية وارسو على عدم تنظيم وثيقة نقل البضاعة جوا أو على عدم توافر البيانات التي يجب أن يتضمنها وأكدت على أن ذلك لا يؤثر في وجود أو صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بقيام وتحديد

---

[1] CHAUVEAU (P) Droit Aérien, op.cit, p 132 et 133.
[2] PICARD (M), Le Droit Aérien, inp-Université Fouad 1[er], LE Caire, 1949, p 133 ets

مسؤولية الناقل الجوي التي تثبت بمجرد إثبات الضرر بمقارنة وثيقة النقل الجوي الخاصة بالبضاعة –إن وجدت– بحالة البضاعة عند تسليمها للمرسل إليه فإذا ذكر بالوثيقة أن البضاعة سليمة ووجدت تالفة عند الوصل، ومعنى ذلك أنها تلفت وهي تحت حراسة الناقل الجوي وحتى إذا لم يدون بالوثيقة شيء عن حالتها، أي أنّ، الناقل قد تسلمها بحالة جيدة وإلا كان قد دون تحفظات خاصة بها في الوثيقة من تم يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي لحق البضاعة.[1]

غير أن حجيتها في الإثبات تعد حجية نسبية في العلاقة بين الناقل والمرسل حيث يجوز للناقل نفيها بإثبات أنه تلقى البضاعة غير سليمة إذا كان التلف خارجيا أما إذا كان التلف داخلي فلا قرينة بشأن ثبوته بل على المرسل إليه إثبات أن التلف قد أصاب البضاعة وهي في عهدة الناقل ويكون ذلك عادة بإثبات أنه حديث العهد أو أنه ناتج عن إحدى عمليات النقل والسبب في ذلك أن الناقل عندما يتسلم البضاعة من المرسل لا يفحصها من الداخل ولا يدون في الوثيقة شيئا عن حالتها الداخلية.[2]

ب). دور وثيقة النقل الجوي في تمثيل البضاعة:

يمثل سند الشحن البحري البضاعة المنقولة بحرا ويمكن تداول البضاعة –أثناء الرحلة البحرية– عن طريق تداول سند الشحن ذاته وقياسا على سند الشحن البحري، يثار التساؤل عن مدى تمثيل وثيقة النقل الجوي للبضائع المنقولة جوا من جانب، ومدى إمكانية تداول وثيقة النقل من جانب آخر.

- وقد انقسم الفقه حول المسألة إلى اتجاهين:

---

[1] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 213.

[2] يجوز للمرسل أو المرسل إليه أو الناقل الاستناد إلى وثيقة النقل كسند كتابي في إثبات أي مسألة من مسائل التي يثور حولها النزاع عند تنفيذ العقد متى ورد بشأنها بيان في الوثيقة، أما العناصر التي لم يرد بشأنها بيان فيجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات تطبيقا لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.

الاتجاه الأول: ينكر الصفة التمثيلية لوثيقة النقل الجوي للبضائع مستندين في ذلك إلى قصر الرحلة الجوية مقارنة بالرحلة البحرية، مما يقلل من فرض إجراء عمليات على البضاعة، وهي في حراسة الناقل، ويجرد قابلية السند للتداول من كل قيمة عملية.[1]

الاتجاه الثاني: يذهب إلى القول بتمثيل وثيقة النقل الجوي للبضائع مستندين في ذلك إلى ثبوت حق المرسل على البضاعة والتصرف فيها بأي نوع من التصرفات متى كان حائزا على مستند النقل، كما يستطيع المرسل الذي بيده مستند النقل الأمر بتسليمها إلى مرسل إليه آخر أو طلب إعادتها إليه أو نقلها إلى مكان آخر، مما يفيد تمثيل وثيقة النقل للبضاعة.[2]

أما عن قابلية تداول وثيقة النقل الجوي للبضائع فقد حسم فيها بروتوكول لاهاي من خلال نص المادة 9 منه (التي عدلت المادة 15 فقرة 03 من الاتفاقية) التي أقرت بقابلية مستند النقل للتداول ومن تم تمثيله للبضاعة محل النقل، غير أن الواقع العملي يقر خلاف ذلك حيث أن المادة 9 من الشروط العامة لإياتا « *IATA* » التي توجب أن يكون مستند النقل اسميا، ومن ثم لا تسلم البضائع إلا إلى المرسل إليه الوارد اسمه بمستند النقل ويرجع السبب في ذلك إلى صعوبة التصرف في البضاعة أثناء الرحلة الجوية نظرا للسرعة الفائقة للطائرة، ومنتم إنجاز الرحلة الجوية في فترة زمنية قصيرة.[3]

الفرع الثاني:

الصفة الدولية للنقل الجوي.

يتميز النقل الجوي بالصفة الدولية لما تتصف به الطائرة من سرعة فائقة في اجتياز الحدود السياسية بين الدول في زمن قصير تعجز عن تحقيقه وسائل النقل الأخرى اعتبرت بحق أداة اتصال دولي وقاري.

---

[1] RIESE et LACOUR, Précis de droit Aérien international et suisse, L.G.D.J, Paris 1951, p 262 et 263.

[2] GEORGIADES (E), Aperçu critique sur la lettre de transport Aérien, RFDA 1966 , p 87 ets.

[3] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 96.

- DEJUGLART (M), Traité de droit aérien, T-1, 2éd, par : DUPONTAVCE (E) DELAROCHER (J-D) MILLIER (G-M), op.cit, N° 2626, p 1090.

ونظرا لطبيعة الدولية للنقل الجوي تطلب الأمر ضرورة وضع قواعد دولية موحدة تحكم عقد النقل الجوي الدولي، ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي هي أهم المسائل المتولدة عن عقد النقل وأكثرها إثارة أمام القضاء واهتمام الفقه، لذلك كان اختيار نظام دولي موحد يحكم تلك المسؤولية تراعى فيه كل هذه الاعتبارات وتوفق بين المصالح المتعارضة للناقلين من جهة والمتعاملين من ركاب وشاحنين من جهة أخرى.

ولقد أفضت الجهود المبذولة –منذ عام 1925– إلى وضع تشريعات دولية تهدف إلى توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي سواء في اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها أو في اتفاقية مونتريال 1999 اللتان تشترطان لتطبيق أحكامها على النقل الجوي ومن تم تطبيق أحكام المسؤولية الواردة فيهما أن يكون النقل الجوي دوليا (أولا)، كما حددت بعض أنواع النقل الجوي الدولي التجاري تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقيتين لاعتبارات خاصة ومتعددة (ثانيا).

أولا: النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999.

يتجلى موقف التشريع الدولي من النقل الجوي الدولي من خلال نص الفقرة الثانية للمادة الأولى من اتفاقيتي وارسو ومونتريال، حيث أخذ بالمفهوم الضيق الذي قصر هذا المعنى على النقل الذي يتم بين الدول الأطراف فيهما (أ) طبقا لضوابط جغرافية معينة (ب) بالإضافة إلى دور إرادة طرفي عقد النقل تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي (ج).

أ/ الدول الأطراف في اتفاقيتي وارسو أو مونتريال:

يكون النقل الجوي دوليا –حسب مفهوم اتفاقيتي وارسو ومونتريال– عندما يتم بين دولتين كل منهما طرف سام متعاقد "*HAUTE PARTIE CONTRACTANTE*" ويقصد بالطرف السامي المتعاقد الدولة التي قامت بالتصديق على المعاهدة أو الانضمام إليها.

وقد أخذ القضاء في معظم الدول –في مجال النقل الجوي– بهذه القاعدة،[1] وعليه فقد تم الأخذ بالمفهوم الضيق للصفة الدولية للنقل سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال، والحكمة من ذلك عدم امتداد سريان هاتي الاتفاقيتين إلى دول لم تصادق عليهما لأن محاكم هذه الدول قد تمتنع عن تطبيقها.[2]

لكن التساؤل الذي يطرح: هل تكتسب الدولة صفة الطرف السامي المتعاقد بمجرد التوقيع على الاتفاقية أم يتطلب التصديق عليها من أجل اكتسابها؟

بالرجوع إلى اتفاقية وارسو 1929 الأصلية لم تحدد معنى عبارة الطرف السامي المتعاقد إلا أن الفقه والقضاء قد استقر على أن الدولة لا تكتسب صفة الطرف السامي المتعاقد في الاتفاقية إلا بعد المصادقة عليها أما التوقيع على الاتفاقية لا يكفي لاكتساب هذه الصفة.[3]

ثم جاء بروتوكول لاهاي 1955 المعدل للاتفاقية الأصلية وحسم الأمر من خلال نص المادة السابعة عشرة منه والتي أقرت أن عبارة "الطرف السامي المتعاقد" الواردة في الاتفاقية تعني الدولة التي يكون تصديقها عليها أو انضمامها إليها قد أصبح نافذا ولا يكون انسحابها قد ولد أثره بعد، وبذلك يشترط البروتوكول صراحة التصديق أو الانضمام.[4]

وبعد نيل العديد من الدول استقلالها بعد الحرب العالمية الثانية أثيرت مسألة امتداد تصديق أو انضمام الدولة المستعمرة وصيرورتها طرفا في الاتفاقية إلى الدولة الناشئة أم يتوجب عليها حتى تصبح طرفا في اتفاقية أن تعلن عن إرادتها بالانضمام إليها أو التصديق عليها؟

---

[1] Cass- civ, 16/ 11/ 1961, R-G-A 1962, p273- cour- sup- Californie, 28/04/1966, R-G-A 1967, p67.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 30.

[3] COQUOZ (R), le droit privé international Aérien, les éditions internationales- op.cit, p238 LITVINE (M), op- cit, p186, CHAUVEAU (P), droit Aérien, op. cit, pp 117 et 118, DEJUGLAR (M) , traité élémentaire de droit aérien, op- cit, p318, MATEESCO MATTE (N), op, cit, p388.
-T. com, seine 30/07/1948, RFDA 1949, p 201 Mote Rabut.

[4] وهو ما أقرته اتفاقية مونتريال 1999، من خلال نص المادة 53 الفقرة 7، على سريان أحكامها بالنسبة للدول (وأيضا بالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي)، اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لإيداع وثيقة لتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

- انقسم رأي الفقه والقضاء إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: وهو الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء الفرنسي،[1] والذي يأخذ أساسا بفكرة التوارث الدولي للمعاهدات *« Succession d'ETATS AU TRAITES »*

ويرى أن الدولة الجديدة التي نالت استقلالها حديثا تظل مرتبطة بالاتفاقيات والمعاهدات التي كانت مطبقة على إقليمها قبل الاستقلال، ومن ثم تصبح طرفا فيها مجرد انفصالها إلا إذا أعلنت عن رغبتها في الانسحاب منها.

الاتجاه الثاني: ظهر هذا الاتجاه في القضاء الأمريكي وأخذت به المنظمة الدولية للطيران المدني *O.A.C.I* ويستند هذا الاتجاه على نظرية السيادة *SAUVERAINETE* ويذهب هذا الاتجاه إلى أن الدولة المستقلة عن الدولة الأم لا تلتزم بالاتفاقية التي صادقت عليها هذه الأخيرة،[2] ومن ثم لا تصبح هي الأخرى طرفا في الاتفاقية إلا إذا أعلنت عقب استقلالها تصديقها أو انضمامها إليها.

وقد أخذت الجزائر بالاتجاه الثاني حيث قامت مباشرة عقب استقلالها بالانضمام إلى اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، لأنه يتفق مع مبدأ السيادة الذي لا يقبل أن تكبل الدولة المستقلة حديثا ارتباطات أو معاهدات أبرمت في الأصل لخدمة أغراض الدولة الاستعمارية.[3]

وعليه فإن اكتساب الدولة صفة الطرف السامي المتعاقد سواء بالتصديق أو بالانضمام أو الإرث فإنها تلتزم بتطبيق نظم المسؤولية الذي أقرته كل من اتفاقيتي وارسو

---

[1] MANKIE WICZ (R.H), LES NOUVEAUX ETATS ET LES CONVENTIONS DE DROIT AERIEN, A.F.D.I 1961, p 758 ets, et DUPONTAVICE (E) l'application de la convention de Varsovie et de protocole de la HAYE au états anciennement colonisées, R.T.D, com, 1965, p 470
T-G..inst de la seine, 15/06/1965, R.F.D.A 1965 P 466, et T.com Bruxelles, (8e ch) 13/06/1988, R.F.D.A, 1989, p 443.

[2] BURDELL (V). Canadian Pacific Airlines, 11 avril, 17, 351, 1969.
- مشار إليه في د/ فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 209.

[3] BOUDJELLEL (A), thèse, op.cit, p 87.

1929 المعدلة ومونتريال 1999 على النقل الجوي الدولي الذي يتم على إقليمها، وتظل هذه الصفة لصيقة بالدولة طالما لم تعلن انسحابها منها طبقا للمادة 39 من اتفاقية وارسو المعدلة والمادة 54 من اتفاقية مونتريال 1999.

ب/ المعيار الجغرافي للنقل الجوي الدولي:

أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بالمعيار الجغرافي لدولية النقل الجوي الذي تبنته اتفاقية وارسو 1929 المعدلة من خلال نص المادة الأولى في فقرتها الثانية حين نصت على أن النقل الجوي –الذي يخضع لأحكام الاتفاقيتين– يتحقق في الحالتين الآتيتين:

- **الحالة الأولى: وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين في إحدى الاتفاقيتين:**

لكي يعتبر النقل دوليا –في هذه الحالة– كل منهما طرف سام متعاقد سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال أي أن تكون نقطة القيام واقعة في الدولة الأولى، ونقطة الوصول في الدولة الثانية، أطراف في إحدى اتفاقيتين بغض النظر عن تحليق الطائرة أو توقفها في إقليم دولة أخرى سواء أكانت طرفا في إحدى الاتفاقيتين أم لم تكن،[1] أما إذا كانت إحداهما دولة غير طرف سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال، فإنه يخرج من نطاق تطبيقهما، غير أنه يظل دوليا بالمنى الجغرافي لكنه يدخل في نطاق تطبيق القانون الوطني وفقا لقواعد الإسناد في قانون القاضي الذي ينظر في النزاع.[2]

وبالتالي يكون التشريع الدولي قد أخذ بالمفهوم الضيق لصفة الدولية للنقل الجوي الخاضع للاتفاقيتين، فهو وإن كان يتخطى الحدود الجغرافية للدولة، إلا أنه قاصر على الدول الأطراف في إحدى الاتفاقيتين والحكمة من ذلك أن محاكم هذه الدول قد تمتنع عن

---

[1] T de 1er inst de Genève, 25/06/1980, RFDA 1985, p 356 (pour un vol Genève-New York) et T.com Luxembourg (2e sect), 20/12/1985, RFDA 1986, p 112 (pour un vol Shannon-Milan).

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 34، نادية محمد معوض السيد، مسؤولية متعهد النقل الدولي للبضائع متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1989، ص128 وما يليها.

تطبيقها لعدم نفاذها في مواجهتها إعمالا لمبدأ الأثر النسبي للمعاهدات أو قد تستبعده بحجة مخالفة أحكامها للنظام العام.[1]

- **الحالة الثانية: وقوع النقل الجوي بين نقطتين واقعتين في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة.**

حتى يعتبر النقل دوليا في مفهوم اتفاقيتي وارسو أو مونتريال، ومن تم يخضع لأحكام المسؤولية المقررة فيهما، يجب أن يتم النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف في إحدى اتفاقيتين وذلك شريطة أن توجد خلال الرحلة الجوية محطة جوية تتوقف فيها الطائرة واقعة على إقليم دولة أخرى، ولم تكن طرفا في إحدى الاتفاقيتين.[2]

والحكمة من تقرير خضوع النقل –في هذه الحالة– لأحكام اتفاقيتي وارسو أو مونتريال فيما قد يثيره تنفيذ النقل –الذي يشترط فيه تجاوز الطائرة للحدود الإقليمية للدولة– من تنازع للقوانين التي قد تحكم ما ينشأ عنه من علاقات قانونية، ذلك التنازل الذي ما وضعت الاتفاقية إلا للقضاء عليه تحقيقا لاستقرار المراكز القانونية.[3]

ج/ دور إرادة طرفي العقد في تحديد الصفة الدولية للنقل:

لتحديد نقطتي القيام والوصول وبالتالي الصفة الدولية للنقل –في مفهوم الاتفاقيتين– يجب الرجوع إلى عقد النقل الجوي أي الناقل من جهة والمسافر أو الشاحن من جهة أخرى، فالعبرة إذن في تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي في مفهوم الاتفاقيتين، باتفاق المتعاقدين على هذه الصفة في عقد النقل المبرم بينهما وليس بخط سير الطائرة الفعلي.

وهذا يعني أيضا أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال قصدتا إعطاء أهمية لإرادة أطراف العقد من أجل إسباغ الصفة الدولية عليه أي أن مناط الحسم في اعتبار عقد النقل دوليا هو ما اتفق عليه أطراف العقد بغض النظر عما تم تنفيذه فعلا.[4]

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 83 و84.
[2] JUGLART (M), Traité de droit Aérien, T.1, op.cit, p 1012.
[3] كما لا يشترط أن يكون التوقف منصوص عليه في تذكرة السفر، وإنما يكفي أن يكون مقرا سواء أكان لأسباب فنية، كالتزويد بالوقود مثلا، أو لأسباب تجارية كأخذ أو إنزال ركاب أو شحن أو تفريغ بضائع أو بريد.
[4] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، ص 97.

ويتجلى دور الإدارة في تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي في حالتين:

- **الحالة الأولى: الرحلة الدائرية ذهابا وإيابا** *Aller-retour*:

تتوقف الصفة الدولية للنقل على النظر إلى إرادة الأطراف في مدى اعتبار النقل بين نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما، عملية واحدة أو عمليات متعددة، وذلك فيما يعرف بالنقل ذهابا وإيابا أو الرحلة الدائرية.[1]

لكن قد يتفق أطراف عقد النقل الجوي على رحلة ذهابا وإيابا من دولة طرف في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال إلى دولة أخرى ليست طرف فيها هنا يثار الإشكال حول حكم هذا النقل؟ وهل يخضع لأحكام الاتفاقيتين على أساس أنه نقلا دوليا يتم بين نقطتين تقعان على إقليم دولة طرف في الاتفاقية مع حدوث توقف جوي في دولة ليست طرفا فيها أم يعتبر نقلا داخليا على أساس أنه نقلا يتم بين نقطتين إحداهما ليست طرفا في الاتفاقية؟

ولقد ثار جدل فقهي حول هذه المسألة حيث انقسم إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: يرفض فكرة اعتبار عملية النقل بين نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما – ذهابا وإيابا– عملية واحدة لأنه يتضمن عمليتين منفصلتين يغطيهما عقد نقل واحد، عملية الذهاب وعملية الإياب فإذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين على إقليم دولتين إحداهما فقط طرفا في الاتفاقية فإن عملية النقل لا تخضع لأحكام الاتفاقية بل تخضع لأحكام القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد المقررة في قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع.[2]

أما الاتجاه الثاني: فإنه يرى وجوب التحري عن إرادة أطراف العقد فيما إذا كانت قد انصرفت على افتراض هذا النقل بمثابة عملية واحدة أو عملتين منفصلتين فإذا تمت الرحلة بموجب تذكرتان لسفر منفصلتين لكل رحلة على واحدة إحداهما للذهاب والأخرى للعودة فالنقل لا يخضع لأحكام الاتفاقية إذا تعتبر كل رحلة نقلا يقع بين دولتين إحداهما فقط طرفا

---

[1] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 265.

[2] RODIERE (R), Droit des transports, éd SIREY- paris, 1977, pp 730-731, et GUINCHARD (M), La notion de transport international d'après la convention de Varsovie, R.F.D.A 1956, p20.

في الاتفاقية طالما كانت قد صدرت كل رحلة تذكرة خاصة، أما إذا تمت الرحلة ذهابا وإيابا بموجب تذكرة سفر واحدة في هذه الحالة تعتبر الرحلة بشقيها رحلة واحدة فالنقل يعد دوليا ويخضع لأحكام الاتفاقية لأنها ستكون بمثابة النقل الواقع بين نقطتين تقعان معا على إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية مع وجود محطة للتوقف الجوي على إقليم دولة أخرى ليست طرفا في الاتفاقية.[1]

وكان القضاء الإنجليزي أول من تصدى لهذه المسألة في حكم شهير لمحكمة استئناف انجلترا في قضية *« Grein Vs Imperial Airways »*، حيث قررت المحكمة أن الرحلة لندن بروكسل لندن والتي في رحلة الإياب تحطمت فيها الطائرة وكان على متنها *Grein* تعد بمثابة عملية نقل واحدة تقع فيها نقطتا القيام والوصول في إقليم دولة متعاقدة (بريطانيا) مع وجود محطة توقف في إقليم دولة أخرى (بلجيكا) حتى ولو كانت غير طرف في الاتفاقية.[2]

وقد رجح الفقه والقضاء في العديد من الدول المختلفة تأييد القضاء الإنجليزي فيما ذهب إليه من التعويل على إرادة أطراف عقد النقل الجوي، لأن هذا الاتجاه يتماشى مع الهدف الذي ترمي إليه اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وهو توسيع نطاق تطبيق قواعدهما الموحدة قدر المستطاع لتفادي مشاكل كل تنازع القوانين فيما لو اعتبر النقل ذهابا وإيابا بمثابة رحلتين منفصلتين تخضع كل منهما للقانون الوطني الواجب التطبيق.[3]

- **الحالة الثانية: النقل الجوي المتتابع** *Transport Aérien Successif*:

وقد يتولى تنفيذ عملية النقل الجوي عدة ناقلين جويين حيث يتولى الناقل الجوي الأول تنفيذ عملية النقل إلى نقطة معينة، وثم بعد ذلك يتولى ناقل جوي ثاني إلى نقطة ثانية، ثم بعدها مرحلة أخرى بالتتابع حتى يصل كل من الراكب أو البضائع إلى نقطة الوصول وهذا ما يعرف بالنقل الجوي المتتابع.

---

[1] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, pp 119-120, LUREAU (D), op.cit, p 88 et Litvine (M), op.cit, p 188.

[2] Frein V.S, imperial Airways, court of Appeal (England) 09 avril 1964.

-مشار إليه في محمد فريد العريني، القانون الجوي.

-النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 87.

[3] DEJUGLART (M), Traite de droit Aérien, T-1, op.cit, N°2627, p 1091-1092.

-Paris (C.A) 27/03/1962, RFDA 1962, p 179, et T-G-I. Séine, 08/1962, RFDA 1962, p 182.

قد أقرت الفقرة الثالثة من للمادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 (تقابلها المادة الأولى فقرة 3 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة) سريان أحكامها على النقل الجوي المتتابع والذي يتولاه عدد من الناقلين الجويين على التتابع وعلى خطوط جوية مختلفة وعلى متن طائرات عديدة مادام المتعاقدان قد نظرا إلى هذا النقل على أنه عملية واحدة،[1] ومثال على ذلك أن يتفق الراكب مع شركة الخطوط الجوية الجزائرية على نقله من الجزائر إلى فلوريدا *FLORIDA* حيث تتولى الخطوط الجوية الجزائرية نقله من الجزائر إلى باريس وتتولى الخطوط الجوية الفرنسية على نقله من باريس إلى نيويورك ثم تقوم أخيرا طائرة تابعة لشركة النقل العالمية للطيران *TWA* نقله من نيويورك إلى فلوريدا *Florida* حيث وقع حادث أثناء عملية النقل الأخيرة سببت لراكب ضررا، وبالتالي فالنقل يعد عملية واحدة مادامت إرادة الأطراف قد اتجهت إلى حسبانه كذلك ويخضع لأحكام الاتفاقية.

ثانيا: صور النقل الجوي التي لا تسري عليها الاتفاقية.

لما كان الهدف الرئيسي من اتفاقيتي وارسو 1929 أو مونتريال 1999 هو توحيد بعض قواعد النقل الجوي كان من المنطقي أن لا تسري أحكامهما على جميع عمليات النقل لذلك حرصت على استبعاد بعض أنواع النقل الدولي صراحة من نطاق تطبيقهما وهي:

أ/ النقل الجوي الدولي الذي تتولاه الدولة بنفسها:

أخضعت كل من اتفاقيتي وارسو 1929 أو مونتريال 1999 لأحكامهما ومن تم لأحكام المسؤولية الواردة فيهما النقل الجوي الدولي متى توفرت فيه الشروط المطلوبة في المادة الأولى منهما –سواء أكان الناقل شخصا من أشخاص القانون الخاص أو من أشخاص القانون العام أي الدولة وأشخاصها الاعتبارية العامة.

إلا أن هذا الأصل ورد عليه استثناءات سواء في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة أو في اتفاقية مونتريال 1999، والتي تراوحت بين التضييق والتوسيع من نطاقها، ففي اتفاقية وارسو

---

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 84، وفاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 217 و218.

1929 المعدلة ضيق نص المادة 15 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لنص المادة 26 من اتفاقية وارسو من نطاق هذا الاستثناء إذ بعد أن كان النقل الذي تتولاه الدولة بنفسها يخرج من نطاق الاتفاقية –أيا كان موضوعه أو الغرض منه– طالما الدولة تحفظت عند التصديق على الاتفاقية وأخطرت الحكومة البولندية بالأخذ بهذا الاستثناء وأصبح الاستثناء محصورا في النقل الذي تتولاه الدولة لحساب سلطاتها العسكرية فقط شريطة أن تكون حمولة الطائرة المستعملة في تنفيذه مخصصة بالكامل لهذه السلطات.[1]

أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد وسعت من نطاق هذا الاستثناء –من خلال نص المادة 57 منها والتي استبعدت من نطاق تطبيقها– وبالتالي لا تسري عليه أحكام المسؤولية الواردة فيها النقل الجوي الدولي الذي تتولاه الدولة في حالتين:

1) النقل الذي تقوم به الدولة بنفسها، لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة.

2) النقل الذي يتم لحساب السلطات العسكرية.[2]

ب/ النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية:

أخرجت اتفاقية وارسو 1929 –من خلال نص المادة 2 فقرة 2 منها النقل الجوي الدولي للمواد البريدية من نطاق تطبيق أحكامها نظرا لخضوع هذا النقل للاتفاقية الدولية للبريد التي أبرمت في القاهرة في 1924/03/20 وللقواعد التنظيمية للاتحاد الدولي للبريد الذي يعتبر إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة منذ عام 1947 ومقره "برن" بسويسرا وتقوم بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي *IATA* بتنظيم نقل هذه الرسائل والطرود البريدية و يخضع نقل الرسائل والطرود البريدية –غالبا– لقواعد الاتفاقيات الثنائية بين الدول.[3]

---

[1] LIVTINE (M), op.cit, pp 197 et 198.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، 197 و198.

[3] المختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، رسالة دكتوراه، جامعة محمد الخامس، الرباط، 1989، ص44، أكثم أمين الخولي، دروس في القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1981، ص413.

كما وسع بروتوكول لاهاي 1955 – من خلال نص المادة 2 منه التي عدلت المادة 2 من اتفاقية وارسو– في هذا الاستبعاد وامتد ليشمل كل عمليات نقل الرسائل والطرود البريدية سواء أكان هذا النقل خاضعا للاتفاقية الدولية للبريد أم غير خاضع لها وكان يهدف هذا البروتوكول إلى استبعاد أي رجوع للمرسل أو المرسل إليه على الناقل لانتفاء الصلة بينهما وبين الناقل لكون عقد النقل يربط بين هيئة البريدية من جهة والناقل الجوي من جهة أخرى وما على المرسل أو المرسل إليه إلا الرجوع على هيئة البريد وحدها.[1]

ج/ عدم وجود عقد النقل الجوي:

لا تسري أحكام اتفاقيتي وارسو 1929 أو مونتريال 1999 –ومن تم أحكام المسؤولية الواردة فيهما– إلا في حالة وجود عقد النقل الجوي بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى مكان آخر عبر الجو، ومن تم لا يخضع لأحكامهما نقل الأشخاص التابعين للناقل الجوي الذين يتواجدون على متن الطائرة بحكم وظائفهم لأنهم لا يتواجدون على متن الطائرة تنفيذا لعقد النقل[2] وإنما تربطهم بالناقل الجوي علاقة تعاقدية مصدرها عقد العمل ليكونوا في خدمة المسافرين كأفراد طاقم الطائرة المكون من قائدها وضباط اللاسلكي وكذلك المضيفين، أما إذا سافر أحد تابعي الناقل الجوي خارج حدود مهامه كما لو سافر للعلاج أو السياحة عندئذ يخضع نقله لأحكام اتفاقيتي وارسو أو مونتريال.

د/ النقل الجوي الدولي الذي يتم في ظروف استثنائية:

استبعدت اتفاقية وارسو الأصلية– من خلال نص المادة 43 منها– هذا النوع من النقل من نطاق تطبيقها لكونه يتم في ظروف غير عادية خارجة عن عملية مألوفة في الاستغلال الجوي

---

[1] وقد استحدثت اتفاقية مونتريال 1999، من خلال نص المادة الثانية، فقرة 2 منها، حكما جديدا بمقتضاه لا يكون الناقل الجوي مسئولا –في حالة نقل الرسائل والطرود- إلا في مواجهة إدارة البريد المختصة وفقا للقواعد المطبقة التي تحكم العلاقات التي تنشأ بينهما.
[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 196 و197.

والتي تؤدي إلى تعريض الناقل إلى مخاطر إضافية علاوة على المخاطر العادية للطيران بهدف بسط مزيد من الحماية للناقل الجوي إبان النشأة الأولى للطيران المدني.[1]

لكن أخذ على هذا الاستبعاد أنه يساعد على فتح الباب على مصراعيه أمام الناقلين لعقد اتفاقات خاصة تمكنهم من التهرب من أحكام الاتفاقية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن طريق تصوير النقل على أنه يتم في ظروف استثنائية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي، لذلك عدلت المادة 16 من بروتوكول لاهاي 1955 نص المادة 34 من الاتفاقية بموجبها يخضع هذا النوع من النقل لأحكام الاتفاقية متى توافرت شروط تطبيقها بأن يكون النقل تجاريا ودوليا مع إعفاء الناقل من التقيد بأحكام المواد من 3 إلى 9 الخاصة بوثائق السفر وهي تذكرة السفر واستمارة الأمتعة وخطاب النقل الجوي ومن الجزاء المترتب على تخلفها.[2] وهو ما أقرته اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص المادة 51 منها.[3]

الفرع الثالث:

الصفة التجارية للنقل الجوي.

بالإضافة إلى وجوب أن يكون النقل دوليا بالمعنى الذي حددته الاتفاقية (وارسو 1929 أو مونتريال 1999) ينبغي توافر شرط آخر استلزمته الاتفاقية لكي يكون النقل خاضعا لأحكامها، ومن تم لأحكام المسؤولية الواردة فيها، أن يكون النقل الجوي الدولي تجاريا أي بمقابل أو لقاء أجر *« contre rémunération »*، وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى للمادة الأولى من اتفاقيتين على سريان أحكامها "على كل نقل دولي (....) يتم على طائرة بمقابل، كما تسري على النقل المجاني بالطائرة تقوم به مؤسسة للنقل الجوي"، وبالتالي يجب أن يكون النقل الجوي الدولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع الخاضع للاتفاقية تجاريا أو

---

[1] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 117.

[2] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 231 وما يليها.، فرج سيد سليمان، القانون الجوي، مطابع الطوبجي، القاهرة، 1983، ص256 و 257.

[3] تنص المادة 51 من اتفاقية مونتريال أنه: "لا تسري أحكام المواد من 3 إلى 5 و7 و8، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل".

بمقابل، أي أن يقصد الناقل تحقيق الربح من وراء نشاطه (أولا)، على أنه في بعض الحالات يخضع النقل المجاني أيضا لأحكام الاتفاقية (ثانيا).

أولا: أن يكون النقل الجوي بمقابل.

تعالج الاتفاقية (وارسو أو مونتريال) النقل التجاري بقصد الربح، فلا يكفي لتحقيق معنى المقابل أن يساهم الراكب بطريقة أو بأخرى في نفقات النقل، بل يجب وفقا لنظرية قانون المصالح أن يقوم الناقل بعملية النقل بغية الحصول على الربح.[1]

غير أنها تحدد مضمون كلمة "مقابل" الذي يقتضيه الناقل للقيام بعملية النقل بموجبه يكون الناقل الجوي خاضعا لأحكامها، لكن الفقه استقر على تفسير المقابل تفسيرا موسعا، يشمل كل ما يدفع من مقابل من المسافرين أو شاحنين البضاعة، سواء أكان المقابل نقديا، أم عينيا أم التزاما بأداء عمل، أم أداء خدمة لمصلحة الناقل، ويستوي أن يدفع هذا المقابل الراكب بنفسه أو يتولى دفعه نيابة عنه شخص آخر، كصديق ولا يلزم أن يحصل الناقل بالفعل على ربح، طالما أن ذلك كان هدف العملية.[2]

وإذا كانت العادة جرت على أن تدفع أجرة النقل وقت إبرام العقد، إلا أنه ليس هناك ما يمنع الطرفين من الاتفاق على دفعها في وقت لاحق، مادام قد تم الاتفاق على المقابل مقدما، بحيث يصبح جزءا من مضمون العقد.[3]

كما يتعين أن يكون المقابل حقيقيا لا صوريا، ومن ثم لا يكفي لتوافر فكرة المقابل مجرد الإسهام الرمزي من جانب الراكب أو شاحن البضاعة في تكاليف الرحلة، وإلا أصبح العقد الذي يربطه مع الناقل الجوي من العقود غير المسماة، أو يصبح عقد النقل بالمجان

[1] COQUOZ (R), op.cit, p 89 et LITVINE (M), op.cit, p 181. DUTILLEUL, (F.C), DELEBEQUE (P), contrat civil et commerciaux, DALLOZ, Paris, 6é ed, 2002, p 668 ets, JADAUD (B), PALAISANT (R). droit commercial international, DALLOZ, Paris, 3e ed, 1987, pp 162, 163.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 183.

[3] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 125.

مشوبا بالبطلان، فالمقابل يجب أن يكون حقيقيا يتوازى في مقداره ومداه مع الرحلة الجوية المقررة.[1]

وقد يكون لهذا الرأي وجاهته من الناحية النظرية المحضة، إلا أنه يصعب عمليا وضع ضوابط محددة لمسألة التناسب بين أجرة النقل والخدمة المقدمة والأمر الذي لا جدال فيه أن هذه الأجرة يجب أن يكون لها وجود حقيقي،[2] أما مدى تناسبها مع خدمة النقل، فهذه مسألة تعد من مسائل الواقع التي يترك أمر تقديرها لمحكمة الموضوع حسب ظروف كل حالة على حدة.[3]

ولم يتخذ القضاء الفرنسي موقفا موحدا حول هذه المسألة حيث أقرت محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر بتاريخ 08 جويلية عام 1965 (قضية *Dame Balavoine* ضد *Filloux et Aéro-club de chellés*)[4] أن مبدأ المشاركة في التكاليف كاف بذاته لتوافر صفة المقابل حتى ولو لم يكن متوازيا مع القيمة الفعلية لتكاليف الرحلة.

بينما أقرت محكمة "*Grenoble*" سواء في الحكم الصادر بتاريخ 01 جويلية 1970 (قضية *compagnie la Minerve* ضد *Société Pugnat et autres*)[5] والحكم الصادر بتاريخ 02 فيفري 1971 (قضية *Demoiselle Richaud et autres* ضد *Pomet et autres*)[6] أن المساهمة المحددة في تكاليف الرحلة لا تعتبر أجرة نقل حقيقية.

أما إذا انتفى عنصر المقابل أو الأجر فإننا نكون أمام نقل بالمجان فما هو حكمه، ومدى خضوعه لأحكام اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة أو مونتريال 1999، ومن ثم لأحكام المسؤولية الواردة فيهما؟

---

[1] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p 24 et 25.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 185.

[3] C. A. de Grenoble 1er ch-civ ، 26/11/1969, RFDA 1970, p 204 (consort, Bexlier, Des-Vignes, De Vaux…, caisse primaire d'assurances maladie de Grenoble), T. G . inst de Meaux, 1ere ch, 21 avril 1966, RFDA 1966, p 346 (Gin et Jean Claude C.Aéro club de Chelles Fillibux et cie d'assurances la foncière).

[4] C.A. Paris (13eme ch), 08 Juillet 1965, RGAE 1965, p 462, Note E. du ponta Vice

[5] T. G. I de Grenoble (1er ch) , le 01/07/1970, RFDA 1970, p 445 (compagnie la Minerve C. Société Pugnat et autres).

[6] T.G.I Grenoble (1e ch) 02/02/1970, RFDA 1971, p 191 (Demoiselle Richaud et autres C.promet et autres).

ثانيا: النقل الجوي المجاني الخاضع للاتفاقية.

في الأصل، لا يخضع النقل الجوي الذي يتم بالمجان لأحكام الاتفاقية (وارسو أو مونتريال) بسبب غياب عنصر "المقابل" الذي يجب أن يدفعه المسافر أو مرسل البضاعة، وبالتالي لا يعتبر دوليا ويخرج من نطاق الاتفاقية (وارسو أو مونتريال) ليخضع لأحكام القانون الداخلي،[1] كالنقل الجوي الذي يتم على سبيل المجاملة، أو النقل الذي يقوم به مالك الطائرة مع دعوة بعض أصدقائه للسفر معه مجانا، وكذلك النقل المجاني الذي تباشره المؤسسات التي لا تحترف النقل الجوي، كالنقل الذي تقوم به شركة من شركات البترول لبعض الخبراء، وفي هذه الحالة لا تنطبق أحكام الاتفاقية لعدم تجارية النقل الجوي.[2]

إلا أن الفقرة الأولى للمادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت على غرار الفقرة الأولى للمادة الأولى من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بسريان أحكامها على "النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي".

والمقصود بمؤسسة النقل الجوي "*Enterprise de transport aérien*" هو كل منشأة أو شركة أو مؤسسة تعمل في حقل الطيران وتحترف نشاط النقل الجوي، سواء كانت عامة أو خاصة، تستهدف غرض نفعي بحت، سواء تحصلت على مقابل مباشر لهذه العمليات أم لا،[3] كأن يتم نقل شخصية شهيرة أو فريق رياضي، أو مسؤول كبير عن تنظيم الأفواج السياحية، أو النقل المجاني الذي يتم تنفيذا لالتزام قطعته شركة الطيران على نفسها تجاه السلطة مانحة التزام النقل الجوي، بمقتضاه يتم سفر بعض موظفي الدولة بالمجان، ففي كل هذه الصور يوجد مقابل رغم ظاهر أنه النقل بالمجان.[4]

---

[1] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur aérien, lois nationales et convention de Varsovie, op.cit, p 194 ets.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 185.

[3] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 93. أميرة صدقي، محاضرات في القانون الجوي، دون ذكر دار النشر، 1974 – 1975، ص19.

[4] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 243. طلبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، القاهرة، دون ذكر سنة النشر، ص80.

وإخضاع النقل الجوي المجاني الذي يباشره الناقل الجوي المحترف لأحكام الاتفاقية يرجع إلى سببين:[1]

-**السبب الأول:** أن النقل الجوي المجاني، غالبا ما يكون بقصد الدعاية والترويج للمؤسسة، مما يزيد من عملاء شركة الطيران، فهو إذا نقل لغرض تجاري.

-**السبب الثاني:** إن هذا الإخضاع أريد به توحيد القواعد القانونية المطبقة على مؤسسات النقل الجوي، ومن ثم أحكام المسؤولية الواردة فيها، ومنع هذه المؤسسات من التحايل على أحكام الاتفاقية تحت ستار مجانية النقل الجوي[2].

وعليه فإن الاتفاقية إذا أقرت نظاما لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، فإنما أسسته على عقد النقل، وهو عقد تجاري بطبيعته، ولا يشد النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي عن هذه القاعدة، فرغم الطابع المجاني الظاهر فإنه يمكن القول بوجود عقد نقل حقيقي كل ما في الأمر أن مقابل النقل لا يكون نقديا مباشرا وإنما يتحصل على منفعة غير مباشرة أو غير حالة[3].

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 70.

[2] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الاولى، 2005، ص 509 و 510.

[3] إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، المرجع السابق، ص383.

الفصل الثاني:

مسؤولية الناقل الجوي بين الانعقاد والإعفاء

يتمثل الالتزام الأساسي الذي يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي –سواء في التشريعات الدولية والداخلية الخاصة بالنقل الجوي– في الالتزام بضمان سلامة الركاب والمحافظة على البضاعة والأمتعة والعناية بها فضلا عن التغيير المكاني في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول عند عدم الاتفاق على ميعاد معين للنقل.

ولما كانت المسؤولية هي جزاء الإخلال بالتزام، عقديا كان أو غير عقدي، فقد يترتب عن ذلك مساءلة الناقل الجوي عند توافر شروط هذه المساءلة وإلزامه بالتعويض ما لم يقم الدليل على انتفاء مسؤوليته، فعندئذ تبرأ ذمته في مواجهة مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين.

وقد تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لتطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، وطبيعة هذه المسؤولية منذ اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولاتها المعدلة لها حتى اتفاقية مونتريال 1999 نتيجة الظروف القانونية والاقتصادية والتقنية للملاحة الجوية.

لذلك سوف نقسم هذا الفصل إلى مبحثين:

- المبحث الأول: حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي.
- المبحث الثاني: طرق الإعفاء من المسؤولية.

المبحث الأول:

حالات تحقق مسؤولية الناقل الجوي

يسأل الناقل الجوي طبقا للأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل عن أي ضرر يصيب المسافر أو يلحق البضاعة يؤدي إلى هلاكها أو تلفها أو ضياعها، على أساس ما يرتبه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي سواء من التزامه بضمان سلامة المسافرين والمحافظة على البضاعة والأمتعة المسجلة، بالإضافة إلى إلقاء على عاتق الناقل الجوي التزام باحترام مواعيد النقل، كما هو متفق عليه.

وقد أقرت الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي –على الصعيدين الدولي والداخلي– مسؤولية الناقل الناشئة عن إخلاله بالالتزامات التي ترتبها عليه قواعد المسؤولية العقدية الواردة في عقد النقل، فالمسؤولية هنا هي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل، يكون فيها الناقل الجوي مسؤولا إذا أخل بالتزامه بضمان سلامة الراكب أو سلامة الأمتعة المسجلة التي تكون بحوزته، أو البضاعة التي تم شحنها، وكذلك يكون مسؤولا إذا أخل بميعاد إتمام عملية النقل.

لذلك سوف نقوم بتقسيم هذا المبحث إلى:

- المطلب الأول: المسؤولية عن الإخلال بالتزام سلامة الركاب.
- المطلب الثاني: المسؤولية عن الإخلال بالتزام المحافظة على البضاعة والأمتعة.
- المطلب الثالث: المسؤولية عن التأخير في عملية النقل.

المطلب الأول:

المسؤولية عن الإخلال بالتزام سلامة الركاب.

يقع على عاتق الناقل الجوي التزام بضمان سلامة الركاب من خلاله يلتزم الناقل بتوصيل المسافر إلى المكان المتفق عليه –في عقد النقل– سالما معافى، ويترتب عن الإخلال بهذا الالتزام قيام مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر.

وقد أقرت المادة 17 من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 على أنه "يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو جرحه أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط".

ويتضح من خلال ما تقدم ضرورة توافر ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي وهي:

- وقوع حادث يصيب الراكب (الفرع الأول)
- وقوع الحادث أثناء الفترة الزمنية للنقل (الفرع الثاني)
- الضرر الناجم عن إخلال الناقل بالتزام السلامة (الفرع الثالث)

الفرع الأول:

وقوع حادث يصيب الراكب.

يسأل الناقل الجوي عما يصيب الراكب من أضرار تكون ناجمة عن "حادث" "Accident"، الذي يعد شرطا أساسيا لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي بدونه، ويقع عبء إثبات الحادث على المضرور، وإذا لم يتمكن المضرور من نسبة ما أصابه من ضرر إلى حادث انتفت مسؤولية الناقل الجوي عن هذا الأذى.

وقد ثار خلاف شديد حول تفسير مصطلح "الحادث"، حيث لم يستقر رأي بشأن تفسير هذا المصطلح التي تراوحت بين التضييق والتوسع، خاصة مع ظهور الاعتداءات الإرهابية على الطائرات التي فرضت على الفقه والقضاء التصدي لهذه المسألة لتحديد ما إذا كانت هذه العمليات تندرج تحت مدلول "الحادث" المنصوص عليه في المادة 17 من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 لقيام مسؤولية الناقل الجوي.

وسنتطرق من خلال هذا الفرع إلى:

- مدلول مصطلح "الحادث" بين المفهوم المضيق والموسع. (أولا)
- مدى انعكاس الاعتداءات الإرهابية على مفهوم الحادث. (ثانيا)

- **أولا: مدلول مصطلح "الحادث" بين المفهوم المضيق والموسع.**

لم تضع اتفاقيتي وارسو ومونتريال تعريفا "للحادث"، مما يجعل الفقه والقضاء يتصديان إلى هذه المسألة، حيث تراوح موقف الفقه في تفسير مصطلح الحادث بين مضيق وموسع (أ)، عكس القضاء الذي درج في أحكامه على الأخذ بالمفهوم الواسع للحادث (ب).

أ/ موقف الفقه بين مضيق وموسع لمفهوم الحادث:

اختلف الفقه في تحديد معنى "الحادث" ويمكن حصر هذا الاختلاف في اتجاهين رئيسيين:

- **الاتجاه الأول:** وهو الاتجاه المضيق الذي ذهب إلى الربط بين الحادث والاستغلال الجوي، بحيث ينصرف مفهوم الحادث لدى هؤلاء إلى كل واقعة فجائية ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة كعطب فني أو خلل ميكانيكي،[1] وتطبيقا لذلك لا يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يحصل للراكب نتيجة اعتداء وقع

[1] SESSELI (J), la notion de faute dans la convention de Varsovie, thèse de Doctorat, Université de LAUSANNE, 1961, p33 ets, et RIESE et LACOUR, op.cit, pp 264 et 265.

عليه من قبل راكب آخر لكون الواقعة حدثت أثناء عملية النقل إلا أنها غير متصلة بعملية استغلال الطائرة.[1]

- **أما الاتجاه الثاني:** وهو الاتجاه الموسع الذي يطلق وصف الحادث على أي عامل خارجي يترتب عنه المساس بشخص الراكب المضار سواء كان مرتبط باستغلال الطائرة في النقل الجوي أو ناتجة عن أي عامل آخر لا يمكن توقعه أو تجنبه، مثل القرصنة الجوية وعمليات الإرهاب الجوي.[2]

وبالرجوع إلى الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، نجد أن مفهوم الحادث يتوقف أساسا على نوع المسؤولية وطبيعتها سواء كانت مسؤولية شخصية أو موضوعية، ففي اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 كانت مسؤولية الناقل قوامها الخطأ المفترض من جانب الناقل، فهي تأخذ بالمفهوم الضيق، حيث انصرف اهتمام الناقلين الجويين في نفي مسؤوليتهم بإتباع طرق دفع المسؤولية المنصوص عليها في المادة 20 من الاتفاقية، أكثر من اهتمامهم بالتخلص من المسؤولية عن طريق نفي وصف الحادث في الواقعة المسببة للضرر،[3] عكس كل من بروتوكول جواتيمالا 1971 واتفاقية مونتريال 1999 فيما يخص الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها مائة ألف 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة –اللذان تبنى كلاهما المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة، والتي تتفق مع التعريف الموسع للحادث والذي يدخل في مفهومه كل الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت ناجمة عن عملية النقل أو غير ناجمة عنها، لذا فإن لتحديد مدلول الحادث أهمية قصوى للناقل الجوي، إذ يستطيع التخلص من المسؤولية

---

[1] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 386.

[2] TOSI (J.P), La responsabilité Aérienne, op.cit, p 84, et NAVEAU (J), God Froid (M) et FRUHLING (P), Droit Aérien, op.cit, p 330 ets.

[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 194، ومحمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 109.

عن طريق نفي وصف الحادث عن الواقعة المسببة للضرر، بالإضافة إلى حقه في نفي المسؤولية عن طريق إثبات خطأ المضرور.[1]

أما المشرع الجزائري فقد عرف الحادث –من خلال نص المادة 93 من قانون الطيران المدني رقم 98-06 على أن: "يقصد في مفهوم هذا القانون بعبارة:

- حادث: واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها:

- اختفاء أو تحطم طائرة
- وفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو على الأرض أو إصابتهم بجروح بليغة.
- تعرض الطائرة لخسارة من شأنها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها وأدائها عند الطيران وتتطلب تصليحا هاما".

ويتضح من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري قد حصر معنى الحادث في الحالات الناجمة عن عملية النقل والمرتبطة باستغلال الطائرة، مما يدل على أنه قد أخذ بالاتجاه المضيق تماشيا مع طبيعة المسؤولية الشخصية التي تبناها المشرع الجزائري كأساس لمسؤولية الناقل الجوي،[2] لكن وبالرجوع إلى نص المادة 145 من ق.ط.م.ج نجد أن المشرع الجزائري قد استعمل لفظ "سبب" للدلالة على أي واقعة تكون مسببة للضرر الذي يصيب الركاب وهذا يدل على الخلط الذي وقع فيه المشرع الجزائري عند استعمال هذا اللفظ، الذي يوحي أن المشرع الجزائري، قد تبنى المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي التي تتفق في أحكامها مع تحميل هذا الأخير تبعة جميع الأضرار اللاحقة بالمسافرين –التي أقرها المفهوم الموسع لمصطلح الحادث- لذلك كان من الأجدر على المشرع الجزائري استعمال مصطلح

---

[1] فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 80، وهشام فضلي، المرجع السابق، ص 17.

[2] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 79.

الحادث في نص المادة 145 من ق.ط.م.ج تماشيا مع طبيعية المسؤولية الشخصية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي.

ب) اعتناق القضاء للمدلول الموسع لمصطلح الحادث:

أخذ القضاء في أحكامه بالمفهوم الموسع لمصطلح الحادث حيث عرف القضاء الفرنسي "الحادث" بكونه "كل واقعة مفاجئة مستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه،[1] وأنه ليس في نص اتفاقية وارسو لعام 1929 ما يسمح بقصر الحادث على العطب الفني، أو الخلل الميكانيكي للطائرة أثناء الرحلة الجوية، وأن الحادث يمكن أن يستنتج من مجرد التعاصر بين عملية الطيران وحدوث الضرر".[2]

كما استقر القضاء الأمريكي على إتباع نفس الاتجاه الموسع في تفسير مصطلح "الحادث" ليشمل كل الأسباب المسببة للضرر، ففي قضية: Philios V.Transcotinentiel and Western قضت المحكمة بالتعويض واعتبار الناقل مسؤولا عن الأضرار التي أصابت أذن الراكبة لأنه كان يعلم مسبقا بمرض أذنيها بحالة لا تسمح لها بركوب الطائرات نتيجة ارتفاع الضغط داخل الطائرة، واعتبرت المحكمة أن الواقعة من قبل الحادث لكون الناقل الجوي قد أخطأ لأنه لم يزود طائرته بأجهزة ضبط ضغط مناسبة وبغض النظر عن الحالة الصحية للراكبة.[3]

كما أخذ قضاء المحكمة العليا بهذا التفسير، حيث قضى بأنه: " من المقرر قانونا عملا بأحكام المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا المؤرخة في 1929/10/12 المصادق عليها من قبل الجزائر أن الناقل يكون مسؤولا عن الخسارة التي تنجر في حالة وفاة وجروح أو أي إصابات

---

[1] C. A Paris 19/06/1979, RFDA1979, p 327, cass, civ 06/12/1988, RFDA 1988, p 381, T G Créteil, 13/11/1985 RFDA 1985, p 491 ets.

[2] Cass.Civ (1er ch) 15/01/2014, N° 11-21394, et cass.civ (1er ch) 15/01/2014, N° 11-27962, les deux arrêts cite dans : BORGHETTI, (J.S) la définition de l'accident dans la responsabilité du transporteur aérien, R.T.D.com, 2014, p 454 ets.

[3] PHILIOS (V), Transcontinental and western Air, 1953, N.Y,Sup 1951.

- مشار إليها في: رفعت أبادير، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 165.

جسمانية أخرى تصيب مسافرا عندما يكون الحادث قد وقع على متن الطائرة أو خلال جميع عمليات الركوب أو النزول.. "[1].

ومن خلال ما تقدم فإن القضاء –من خلال أحكامه– قد توسع في تفسير مصطلح "الحادث" من خلاله لم يعد يقتصر مفهومه على العطب الفني أو الميكانيكي الذي يمكن أن يطرأ على الطائرة، بل أصبح مفهومه ينصرف إلى كل واقعة ناجمة عن عملية النقل ومرتبطة من حيث أصلها باستغلال الطائرة.[2]

- **ثانيا: مدى انعكاس الاعتداءات الإرهابية على مفهوم الحادث.**

على خلاف الفقه، استقر القضاء على الأخذ بالمفهوم الموسع لمصطلح "الحادث" ليشمل عمليات الإرهاب الجوي وخطف الطائرات وتحويل مسارها، حيث اتفقت كل من المحاكم الفرنسية والأمريكية حين تصدت للاعتداءات الإرهابية والقرصنة الجوية على اعتبار كل الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت هذه الأسباب ناجمة عن عملية النقل أو غير ناجمة عنها، وسواء كانت مرتبطة باستغلال الطائرة أم غير مرتبطة بها، فإنها تدخل ضمن مفهوم "الحادث" بما فيها حوادث الإرهاب الجوي، مما يعبر عن مدى انعكاس الاعتداءات الإرهابية على مدلول "الحادث" إلا أن القضاء الأمريكي ذهب في ذلك مدى بعيدا عن القضاء الفرنسي.

أ) في القضاء الفرنسي:

اتفقت الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم الفرنسية على مختلف درجاتها على أن اختطاف الطائرات يعد حادثا "Accident" بمفهوم نص المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929،[3] حيث لا يقتصر معنى "الحادث" على العطل الفني أو ميكانيكي أو أن عملية

---

[1] قرار المحكمة العليا – الغرفة المدنية- القسم الأول ملف رقم 0945458 الصادر بتاريخ 2014/09/18، (غير منشور).

[2] CACHARD (O), Le transport international aérien de passagers, ADI-Poche, LAHAYE 2015, p 197 ets.

[3] T.G.Inst Paris 11/05/1984, R.F.D.A 1984, p 450.ets

اختطاف الطائرة وتحويل مسارها ناشئة عن عملية النقل أو أنها متصلة بحسب أصلها بالاستغلال الجوي، وإنما ترى أن لفظة "الحادث" تتسع لتشمل كل واقعة فجائية غير متوقعة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه وتخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، مما يتعين معه اعتبار عملية القرصنة الجوية "حادثا" في خصوص تطبيق المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929.

ففي قضية "الزوجين حداد ضد الخطوط الجوية الفرنسية"، قضت محكمة استئناف باريس[1] بأن عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها يعتبر حادثا في تطبيق المادة 17 من الاتفاقية وأنه من غير المقبول قصر لفظ "الحادث" على الواقعة المادية الفجائية بالمعنى الفني أو الميكانيكي التي تطرأ للطائرة أثناء الرحلة، وإنما ينصرف هذا اللفظ إلى كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه تخل بالسير المعتاد للرحلة والناجم عن تدخل من جانب أغيار سيء النية لا يمكن توقعه، وهذا ما ينطبق على عملية تحويل مسار الطائرة، وقد أيدت محكمة النقض الفرنسي هذا الحكم.[2]

ب) موقف القضاء الأمريكي:

كان القضاء الأمريكي أكثر حظا من غيره في تصديه للفصل في قضايا القرصنة الجوية سواء تعلق الأمر بعمليات اختطاف الطائرات أو بوضع قنابل على متنها، حيث ذهب في أحكامه أبعد من القضاء الفرنسي إذ اعتبر عمليات الإرهاب التي تقع للركاب في داخل المطارات من قبيل "الحادث" في مفهوم اتفاقية وارسو 1929.

وقد تواترت الأحكام القضائية الأمريكية على الأخذ بالمفهوم الموسع لمصطلح "الحادث" ليشمل عمليات الإرهاب الجوي وخطف الطائرات وتحويل مسارها[3]، ففي قضية "Salerno" ضد شركة الطيران "Pan American"، قضت محكمة جنوب نيويورك بأن واقعة وجود قنبلة على متن الطائرة والتي تسببت في إصابة المدعية بالإجهاض هي وقعة غير متوقعة

[1] C.A Paris, 19/06/1979, Ann A.S.L 1979, p 686.
[2] Cass.Civ 16/02/1982, R.F.D.A 1982, p 382.
[3] MANKIEWICZ (R.H), terrorisme aérien et responsabilité civil du transporteur aérien, R F D A 1977, p382 ets.

وتخل بالسير الطبيعي للأمور وخارجة عن المسافر، واعتبارها من قبيل "الحادث" وفقا لمفهوم اتفاقية وارسو 1929.[1]

كما قضت محكمة جنوب نيويورك في قضية "Hussere" ضد الخطوط الجوية السويسرية بأن لفظ "الحادث" يشمل كل واقعة فجائية خارجة عن سيطرة الناقل، واعتبار عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها "حادثا" في مفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929، استنادا إلى أنه "ليس في الاتفاقية ما يفيد قصر "الحادث" دون الأعمال غير المشروعة التي يرتكبها الغير"، وقد بررت المحكمة أخذها بهذا التفسير، "بضرورة إلقاء تبعة هذه المخاطر على شركات النقل الجوي، لقدرتها على تفاديها وربما السيطرة عليها وبصفة خاصة لأنها أقوى على تحمل تبعتها من المضرورين منفردين.[2]

ومن خلال ما تقدم يتضح مدى انعكاس تزايد الاعتداءات الإرهابية والقرصنة الجوية على تفسير مصطلح "الحادث" وما أدى إليه من توسع في التفسير بحيث لم يعد قاصرا على مجرد المخاطر المرتبطة باستغلال الطائرة، بل أصبح ينصرف إلى كل واقعة تخل بالسير العادي للأمور يترتب عليها المساس بشخص الراكب ناجمة عن عملية النقل وراجعة إلى عامل خارجي عن شخص المضرور.[3]

---

[1] Salerne V, Pan American World Airway.

- مشار إليه في: يحي أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 124.

[2] Husserl V, Swiss Air Transport co, 388 F-Supp 1238 (S.D.N.Y) 1975.

- مشار إليه في: رفعت أبادير، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو عن الأضرار التي تلحق الركاب من جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، دون ذكر مكان النشر، 1983، ص 35.

[3] « Terrorisme et piraterie aérienne. Dans les années 1970, les décisions les plus nombreuses ont concerné des détournements d'aéronefs et attaques de terroristes : Depuis le célèbre arrêt Husserl V – Swissair rendu en 1973 par la cour d'appel fédérale du 2e circuit, les juridictions américaines ont unanimement jugé que de tels actes constituaient des accidents puis qu'il s'agit bien d'événement inattendus et extérieurs aux passagers » : LEGIER (G), l'application de la convention de varsovie par les juridictions américaines, RFDA 1987, p 258.

الفرع الثاني:

وقوع الحادث أثناء الفترة الزمنية للنقل.

حرصت الأنظمة القانونية المنظمة للنقل الجوي – على الصعيدين الدولي والداخلي– على تحديد النطاق الزمني لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب، متى وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط من الطائرة،[1] إلا أن تحديد هذا النطاق قد أثير حوله جدلا كبيرا – سواء في الفقه أو القضاء– خاصة مع سكوتها عن تحديد المعنى المقصود بهذه العبارات، والغموض الذي يكتنفها لتحديد بداية ونهاية سريانها، خاصة منذ بدء عمليات القرصنة الجوية واختطاف الطائرات، والاعتداءات الإرهابية التي تقع على الركاب داخل المطارات، حيث تراوح موقف الفقه والقضاء –في تفسير هذه العبارات– بين الأخذ بالتفسير الضيق والموسع.[2]

وسنتطرق –من خلال هذا الفرع– إلى وقوع الحادث أثناء وجود الراكب على متن الطائرة (أولا)، وبعد ذلك إلى وقوع الحادث أثناء عمليات الصعود والهبوط (ثانيا).

أولا: وقوع الحادث أثناء وجود الراكب على متن الطائرة

لم تثر عبارة "وجود الراكب على متن الطائرة" في بداية الأمر أي إشكال لدى الفقه والقضاء، والتي من خلالها يكون الراكب على متن الطائرة منذ لحظة دخوله إلى جوف الطائرة وجلوسه في مقعده –في مطار القيام– إلى غاية خروجه من باب الطائرة ووضع قدمه على سلم الهبوط في مطار الوصول، سواء وقع الحادث والطائرة كانت رابضة على أرض مطار القيام وهي في حالة سكون أو أثناء تشغيل محركاتها، أو وقوع الحادث عند إقلاع

---

[1] محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 91.
[2] سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 193.

الطائرة فوق أرض الممر، أو وهي تحلق في الفضاء أو ارتطامها بالأرض عند النزول، أو هوت الطائرة وغاصت في أعماق البحر.[1]

لكن عند عرض أمر تفسير عبارة "على متن الطائرة" على القضاء الأمريكي بمناسبة قضايا اختطاف الطائرات وتحويل مسارها تراوحت أحكامه بين الأخذ بالمعيار المكاني الذي يضيق من هذه الفترة (أ)، وبين الأخذ بالمعيار الزمني الذي يوسع منها (ب).

أ) التفسير المضيق لعبارة "على متن الطائرة":

أخذ القضاء الأمريكي بهذا المفهوم عند تطرقه إلى قضية "Herman" ضد الخطوط الجوية العالمية "TWA"[2]، والتي تتلخص وقائعها في تعرض طائرة تابعة لشركة الطيران « TWA » إلى عملية اختطاف وإجبارها على الهبوط في صحراء الأردن واحتجاز الركاب –من بينهم السيدة Herman– بداخلها لمدة أسبوع كرهائن، بعد ذلك تم إطلاق سراحهم.

رفعت السيدة « Herman » دعوى ضد شركة الطيران تطالب فيها بالتعويض عن الأضرار النفسية الناجمة عن عملية الاختطاف، بينما دفعت شركة TWA بعدم مسؤوليتها عن الضرر الذي لحق المدعية أثناء فترة احتجازها داخل الطائرة على أساس أن عبارة "على متن الطائرة" لا ينصرف مدلولها إلى الفترة التي تكون فيها الطائرة رابضة على الأرض، بل تنصرف إلى فترة تحليق الطائرة في الجو، إلا أن محكمة استئناف نيويورك رفضت هذا الدفع وأقرت بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي أصاب المدعية على أساس أن عملية الاختطاف وتحويل مسارها وإجبارها على الهبوط في صحراء الأردن واحتجاز الركاب بداخلها يعد حادثا واحدا مستمرا.

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 275، رفعت أبادير، مدى مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو، عن الأضرار التي تلحق الركاب منن جراء عمليات اختطاف الطائرات وأعمال العنف التي تقع داخل المطارات، المرجع السابق، ص98.

[2] HERMAN (V), Trans World Airlines, inc, 13 AVI, 17, 231 (N.Y.C.A 1974), cite par : Tosi (J.P), Responsabilité Aérienne, op.cit, p 43.

كما أخذ –أيضا– القضاء الأمريكي بهذا التفسير في قضية "Schoeder" ضد شركة الطيران الألمانية "Lufthansa" والتي قضت فيها المحكمة برفض دعوى المدعية على أساس أن خروج المدعية من الطائرة حتى ولو كان اضطراريا يعد انتهاء لفترة "على متن الطائرة" بمفهوم المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929، بحكم أن المدعية قد تم إنزالها من الطائرة –على أساس إخطار بوجود قنبلة داخل حقيبتها– وتم تفتيشها داخل مبنى المطار.[1]

وعليه فإن الأخذ بهذا المفهوم يعد الأقرب إلى الصواب لأن الغاية من عبارة "على متن الطائرة" هو إقرار حماية لمستعملي الطائرة من مخاطر الطيران أثناء تواجدهم بها سواء كانت رابضة بالأرض أو أثناء تحليقها بالجو وفي حالة خروج الراكب من هذا المكان ينتهي التزام الناقل الجوي بضمان السلامة.

ب) التفسير الموسع لعبارة "على متن الطائرة":

أفضى تزايد ظاهرة الإرهاب الجوي واختطاف الطائرات بالقضاء الأمريكي إلى التوسع في تفسير عبارة "على متن الطائرة" في أحكامه إلى درجة ابتعدت به عن التفسير المتفق عليه، وتعد قضية « Hesserl» ضد الخطوط الجوية السويسرية من أول القضايا التي تبنت المعيار الزماني الموسع،[2] والتي تتلخص وقائعها في تعرض طائرة تابعة للخطوط الجوية السويسرية لعملية قرصنة جوية وإجبارها على الهبوط في صحراء الأردن. وبعد يوم من الاختطاف تم تحويل النساء والأطفال –كانت السيدة Husserl من بينهم– إلى فندق بمدينة عمان، حيث استمر احتجازهم لعدة أيام حتى انتهى الحادث وأعيدوا إلى الطائرة التي واصلت رحلتها التي قطعها حادث الاختطاف.

---

[1] SCHOEDER (V) . LuFthansa German Airlines.

أشار إليها: يحي أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 138.

[2] HUSSERL (V), Swiss Air Transport, co, 388F, Supp 1238 (S.D.N.Y 1975), cite par : LEGIER (G), l'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines, op.cit, p 258.

وقد طالبت السيدة "Husserl" في دعواها ضد شركة الطيران بتعويض عن الضرر الذي أصابها من جراء الحادث، فأقرت الشركة بمسؤوليتها عن الضرر الناجم عن عملية الاختطاف، لكنها بالمقابل دفعت بعدم مسؤوليتها عن الضرر الذي لحق المدعية بعد الإفراج عنها ونقلها إلى الفندق على أساس أن المدعية أصيبت أثناء احتجازها بالفندق، وليس أثناء وجودها على "متن الطائرة".

قضت محكمة جنوب نيويورك بمسؤولية شركة الطيران عن كل الضرر الذي لحق المدعية نتيجة عملية الاختطاف برمتها بما في ذلك فترة وجود الراكب "على متن الطائرة" والتي تشمل الفترة ما بين صعود الراكب إلى الطائرة عند بداية الرحلة الجوية ونزوله منها في مكان الوصول المتفق عليه في العقد بغض النظر عن توقيت وميعاد الوصول لتلك الجهة، وبالتالي يسأل الناقل الجوي عن كل ما يقع للراكب من ضرر خلال هذه الفترة وفقا لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو، واستندت المحكمة عند أخذها بالتفسير الموسع لعبارة "على متن الطائرة" على نحو يتفق مع قصد واضعي الاتفاقية، فضلا عن أنه من الصعب تقدير الضرر الذي يرجع إلى عملية الاختطاف ذاتها مباشرة وقدر الضرر الذي يرجع إلى أمور أخرى ترتبت عن حادث الاختطاف.

وعليه فإن هذا التفسير الموسع لعبارة "على متن الطائرة" الذي أخذ به القضاء الأمريكي كان يهدف جليا إلى حماية مصالح الركاب المتضررين، رغم ذلك انتقده الفقه على أساس:

1) أنه من الصعب التمييز بين الضرر الناجم عن عملية الاختطاف الذي يسأل عنه الناقل الجوي قانونا، والأضرار الأخرى الناجمة عن العمليات الأخرى المترتبة على عملية الاختطاف التي لا يسأل عنها الناقل.[1]
2) إن الأخذ بالمفهوم الموسع لعبارة "على متن الطائرة" بهدف حماية مصالح الركاب المتضررين لا يعد مبررا لإلقاء تبعة الضرر بأكمله على عاتق الناقل الجوي.

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 83.

3) عدم وجود في الأعمال التحضيرية لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو ما يدل على أن واضعي الاتفاقية قد قصدوا بعبارة "على متن الطائرة" مطلق الفترة الواقعة بين لحظة صعود الراكب إلى الطائرة في بداية الرحلة، إلى غاية هبوطه منها في نهاية الرحلة، حتى ولو تخلل هذه الفترة توقف الطائرة في الطريق لأي سبب كان.[1]

- **ثانيا: وقوع الحادث أثناء عمليات الصعود والهبوط.**

اختلف الفقه والقضاء حول تفسير عبارة "عمليات الصعود والنزول" اختلافا كبيرا خاصة مع انتشار عمليات القرصنة الجوية واختطاف الطائرات من جهة، وسكوت اتفاقية وارسو عن تحديد المقصود بذلك من جهة أخرى،[2] مما يثير التساؤل حول متى تبدأ عمليات الصعود ومتى تنتهي عمليات النزول؟

للإجابة عن هذا التساؤل يجب تحديد التفسير الفقهي لعبارة "عمليات الصعود والنزول (أ)، ثم نبين موقف القضاء بشأن تفسيره لهذه العمليات (ب)

أ) التفسير الفقهي لعمليات الصعود والهبوط:

اختلف الفقه بشأن تفسير عبارة "عمليات الصعود والهبوط" من وإلى الطائرة، فهناك من أخذ بالمعيار المكاني الذي ينادي بتبني معيار المخاطر اللصيقة بالطيران، وهناك من أخذ بالمعيار الزمني الذي يدعو إلى الأخذ بمعيار تكفل الناقل بالمسافر، أما الاتجاه الثالث فقد جمع بين المعيارين معا.[3]

1) المعيار المكاني:

أخذ بعض الفقه[4] بمعيار مخاطر الطيران كأساس لتفسير عبارة "عمليات الصعود والهبوط"، من خلاله يبدأ الالتزام بالسلامة في السريان منذ تواجد الراكب في مجال مخاطر

---

[1] GOEDHUIS (D), la convention de varsovie du 12 octobre 1929, éd Martinus, Nighoff, LAHAYE, 1933, p154 ets.
[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 329.
[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 194.
[4] SESSELI (J), thése, op.cit, p 34, RIESE et LACOUR, op.cit, p 265, LE MOINE M), op.cit, p 439 ets.

الطيران والاستغلال الجوي وينتهي بالخروج من هذا المجال، بحيث تعني عمليات الصعود والهبوط الواردة بالمادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 الفترة التي يخضع فيها المسافر للمخاطر الخاصة بالطيران والملاحة الجوية.[1]

ويرى أصحاب هذا الاتجاه أن فترة النقل الجوي تبدأ بمغادرة الراكب مبنى مطار القيام متوجها إلى مكان رسو الطائرة وتنتهي بمغادرته أرض الهبوط ودخوله مباني مطار الوصول، بحكم أن الراكب خلال هذه الفترة –يتعرض لمخاطر جسيمة من جراء حركة الطائرات ذهابا وإيابا، ولا تشمل –هذه الفترة– الحوادث التي يتعرض لها الراكب داخل مباني مطار القيام لعدم بدء تعرض الراكب للمخاطر الجوية، أو داخل مباني مطار الوصول بسبب انتهاء هذا التعرض.[2]

لكن هذا المعيار تعرض للنقد على أساس غموض فكرة مخاطر الطيران التي يصعب تحديد مكان بدايتها ونهايتها خاصة مع التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي والسلامة الجوية، حيث أصبح الراكب في المطارات الدولية لا يجتاز ساحة المطار راجلا أو في الحافلة وإنما يتم ذلك عبر نفق يؤدي سواء من مبنى المطار إلى الطائرة أو العكس.[3]

2) المعيار الزماني:

ذهب بعض الفقه إلى اعتماد معيار رعاية الناقل،[4] من خلاله يبدأ التزام الناقل بضمان سلامة الركاب ابتداء من الوقت الذي يصبح فيه الراكب تحت رعاية الناقل أو أحد تابعيه، وبالتالي فعمليات الصعود والهبوط ليست منحصرة في المعنى الضيق، وإنما تشمل فترة أوسع قد تكون سابقة على عملية الصعود أو لاحقة على عملية الهبوط، لذلك فإن عملية الصعود تبدأ من اللحظة التي يتدخل فيها تابعوا الناقل الجوي لتوجيه وإرشاد وقيادة

---

[1] CHAVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, pp 173 et 174, LITVINE (M), op.cit, p 205 ets.

[2] GODFROID (M), L'étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aérien international à² des passagers, RFDA 1984, p 27 ets.

[3] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 155.

[4] Tosi (J.P), Responsabilité aérienne, op.cit, p 72.

المسافرين نحو الطائرة، إذ يصبح الراكب منذ هذه اللحظة مقيدا في حركته بتوجيهاتهم وإرشاداتهم، ويبقى الناقل مسؤولا عن سلامة الراكب طالما كان خاضعا لإشرافه أو رعايته أو أحد تابعيه[1] إذ لا تعتبر عملية النزول منتهية إلا بانتهاء هذا الإشراف أو التوجيه، فقد يقع الحادث أثناء نقل الراكب من وسط المدينة إلى مطار الإقلاع بسيارة تابعة للناقل أو من مطار الوصول إلى وسط المدينة، أو يقع الحادث داخل مباني المطار.[2]

لكن انتقد هذا المعيار على أساس أن النقل البري للركاب بواسطة الناقل الجوي من المدينة إلى المطار أو العكس لا يدخل في نطاق تطبيق أحكام المسؤولية التي تنظمها الاتفاقية، وإنما تخص قانون الدولة التي وقع فيها الحادث إذ لا علاقة بين النقل البري ومخاطر النقل الجوي.[3]

3) المعيار المزدوج:

ذهب الاتجاه الراجح في الفقه إلى دمج المعيارين معا، مخاطر الطيران من جهة، والرقابة والرعاية والتوجيه التي يتولاها الناقل الجوي أو تابعيه على الركاب من جهة ثانية، من خلاله يتم تفسير عبارة "عمليات الصعود والهبوط" على ضوء الغاية التي من أجلها تقرر فرض الالتزام بضمان سلامة الراكب على عاتق الناقل الجوي، وهي حماية جمهور المسافرين من المخاطر الخاصة بالطيران من جهة، وأيضا ربط بداية ونهائية هذا الالتزام بالمكان والزمان الذي يتولى فيه الناقل الجوي وتابعيه رقابة ورعاية المسافرين تنفيذا لعملية النقل من جهة ثانية.[4]

وبالتالي تنحصر عمليات الصعود والهبوط حسب هذا المعيار منذ وجود الراكب بصحبة أحد تابعي الناقل الجوي في مجال مخاطر الطيران وتبدأ منذ دخوله إلى صحن المطار والتوجه إلى الطائرة وصعوده إليها، ويبقى هذا الالتزام قائما طوال مدة تواجد الراكب داخل

---

[1] CACHARD (O), op.cit, pp 170 et 171.

[2] GOD FROID , L’étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aérien international à l’égard des passagers, op.cit, p 31.

[3] فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 178.

[4] CAS (G), La responsabilité de transporteur aérien pour dommages causes aux passagers au cours d’opération aéroportuaires, R.G.A.E, 1968, p 117 ets.

الطائرة وأيضا عند هبوطه منها، وتنتهي مساءلة الناقل إلا من لحظة تخلص الراكب من وصاية الناقل الجوي أو أحد تابعيه بدخوله مبنى مطار الوصول.[1]

وعليه فإن هذا المعيار يضبط ويحدد على نحو دقيق المدى المكاني والزماني لسريان مسؤولية الناقل الجوي، حيث يبدأ في المكان والزمان الذي يتواجد فيه الراكب، في مجال مخاطر الطيران وينتهي بتلاشي تلك المخاطر واختفائها، ويتعين أيضا ربط بداية ونهاية هذا الالتزام بالمكان والزمان الذي يتولى فيه الناقل الجوي أو أحد تابعيه رقابة ورعاية الركاب، فلا تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الذي يقع للراكب في مكان تحف به مخاطر الطيران، لكنه كان قد تحرر من رقابة وحماية الناقل الجوي أو تابعيه، كذلك لا مسؤولية عن الحادث الذي أصاب الراكب كان تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه دون أن يكون معرضا لمخاطر الطيران.[2]

ب) التفسير القضائي لعمليات الصعود والهبوط:

تبنى القضاء في معظم الدول المعيار المزدوج كأساس لتحديد المدى المكاني والزماني لعمليات "الصعود والهبوط" كالقضاء الفرنسي والقضاء في الولايات المتحدة الأمريكية الذي وسع من مفهوم هذه العبارة لتشمل حتى الاعتداءات الإرهابية التي تقع للركاب داخل مبنى المطار.

1) تفسير القضاء الفرنسي:

أخذ القضاء الفرنسي في أحكامه بالمعيار المزدوج لتحديد مفهوم "عمليات الصعود والهبوط"،[3] من أبرزها قضية "Mache" ضد الخطوط الجوي الفرنسية والتي تتلخص وقائعها

---

[1] SAINT-ALARY (R), op.cit, p 176, RODIERE (R), Droit des transports, op.cit, p 765.

[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 198، وعاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص ص 83 و84.

[3] C.A paris, Aix-en-Provence, 03/09/2008, R.D.Com.mar.aérien.tran2008, p 143 ets (Heli AIR Monaco C.Mar), 02/04/1971, R.F.D.A 1972, p 173 (Aie France, C.dame Nicoli), et Paris T.G.Ins ,j 11/02/1971, R.F.D.A 1971, p 186 (Veuve CIOLKOWSKI (C). Air France , et (T.G.Ins) Toulouse 16/11/1977, R.F.D.A 1978, p 214, Deme Rivierre-Giret C.sté AIR-Inter .

فيما يلي: بعد هبوط الطائرة التابعة للخطوط الجوية الفرنسية في مطار الوصول ونزول الركاب منها، اقتادهم أحد تابعي الناقل إلى مباني المطار عابرين حديقة الجمارك، حيث عثرت قدما السيد "Mache" ببالوعة مياه سقط وأصيب إصابة جسيمة، فرفع المضرور دعوى المسؤولية ضد الخطوط الجوية الفرنسية، أمام محكمة "Seine" الابتدائية مطالبا بالتعويض عن الضرر الذي أصابه من جراء الحادث وفقا لقانون الطيران الفرنسي لعام 1924 المعدل والمتمم.

وبتاريخ 1961/06/03 قضت المحكمة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب السيد Maché قدره مائة وخمسة وعشرين ألف (125.000) فرنك بوانكاري وفقا لأحكام المادة 22 من اتفاقية وارسو لعام 1929،[1] لكن السيد "Mache" استأنف هذا الحكم أمام محكمة استئناف باريس التي رفضت استئنافه وقضت بتاريخ 1963/06/28 بتأييد الحكم محل الاستئناف على أساس أن عمليات الصعود والنزول لا تقتصر على اجتياز سلم الطائرة صعودا ونزولا بل تشمل أيضا تواجد الراكب بصحن المطار الذي يحف بمخاطر الطيران والتي تدخل في نطاق تطبيق الاتفاقية.[2]

طعن المضرور بالنقض في قرار محكمة استئناف باريس، وبتاريخ 1966/01/18 نقضت محكمة النقض الفرنسية القرار على أساس القصور في التسبيب لكون القرار محل النقض لم يوضح ما إذا كانت "حديقة الجمارك" التي اجتازها الراكب تحت رعاية أحد تابعي الناقل كانت معرضة لمخاطر الطيران وفقا لأحكام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو، وأحالت القضية إلى محكمة استئناف "ROUEN" للفصل فيها من جديد على ضوء ما قررته من أوجه قانونية.[3]

---

[1] T.G. ins, Seine 03/06/1961, R.F.D.A 1961, p 283.
[2] C A Paris 28/06/19636, R.F.D.A 1963, p 353.
[3] Cass.Civ 18/01/1966, R.F.D.A 1966, p 228.

وبتاريخ 1967/04/12 صدر عنها قرار يقضي باستبعاد تطبيق أحكام اتفاقية وارسو على دعوى التعويض على أساس أن الراكب لم يكن معرضا لمخاطر الطيران، رغم أنه كان تحت رعاية أحد تابعي الناقل، وعليه إقرار مسؤولية الخطوط الجوية الفرنسية استنادا لنص المادة 1147 مدني فرنسي أي وفقا للقانون الفرنسي الداخلي،[1] وأيدته محكمة النقض الفرنسية بموجب قرارها الصادر بتاريخ 1970/06/03 على أساسه اعتنقت المعيار المزدوج لتحديد بداية ونهاية عمليات الصعود والهبوط.[2]

2) تفسير القضاء الأمريكي:

تبنى القضاء في الولايات المتحدة الأمريكية في أحكامه في بداية الأمر المعيار المزدوج لتحديد عمليات الصعود والهبوط، ومن أهم القضايا في هذا الشأن قضية "Mac Donald" ضد الخطوط الجوية الكندية التي تتلخص وقائعها في: أن السيدة "Mac Donald" وابنتها قد هبطتا من الطائرة في مطار الوصول بعد نهاية الرحلة، وأثناء توجههما إلى منطقة تسليم الحقائب تعرضت الراكبة "Mac Donald" إلى حادث نتيجة سقوطها، مما أدى إلى إصابتها بكسور دون أن يعرف سبب الحادث، حيث قررت محكمة الاستئناف الفيدرالية بأن عمليات الهبوط تنتهي عندما يصل الراكب في صحبة أحد تابعي الناقل إلى داخل مبنى المطار، ولما كانت إصابة الراكبة قد حدثت أثناء تواجدها في منطقة تسلم الحقائب فإنها تعتبر خارج عمليات الهبوط لابتعادها عن مخاطر الطيران وتحررها من إشراف الناقل الجوي.[3]

وفي قضية "Martinez Hernandez" ضد الخطوط الجوية الفرنسية غادر الراكب الطائرة ودخل مبنى المطار حيث قدم جواز سفره إلى مراقب الجوازات ولما كان قريبا من مكان استلام الحقائب وقع هجوم مسلح أدى إلى إصابة الراكب، حيث قررت محكمة

---

[1] C.A Rouen, 10/04/1967, R.F.D.A 1967, p 243.
[2] Cass.Civ, 03/06/1970, R.F.D.A 1970, p 311.
[3] Mac Donald V.Air Canada, 11 AVI, 18, 029 (1st Cir 1971), cité par : LEGIER (G), L'application de la convention de Var Sovie par les juridictions américaines, op.cit, p 259.

الاستئناف الفيدرالية بعدم مسؤولية الناقل الجوي على أساس أن الركاب كانوا في منطقة آمنة داخل المطار لا توجد للناقل فيها سيطرة عليهم، وبالتالي فإن عمليات النزول تنتهي بمجرد دخول الراكب هذا المكان.[1]

لكن ومع انتشار حوادث الإرهاب الجوي واختطاف الطائرات أخذ القضاء الأمريكي بالمفهوم الموسع لتفسير عبارة "عمليات الصعود والهبوط"، رغبة منه تقرير قدر أكبر من الحماية للمضرورين جراء هذه الحوادث التي ترتكب داخل المطارات، ومن أشهر القضايا في هذا الشأن قضية "Day" ضد الخطوط الجوية العالمية "TWA"[2] التي تعد نقطة التحول الكبير نحو التوسع في تفسير مصطلح "مخاطر الطيران الخاصة" بحيث جعلتها تمتد إلى داخل مبنى المطار، والتي تتلخص وقائعها في: أنه بتاريخ 08 أوت 1973 تجمع ركاب الطائرة في مطار أثينا الدولي لركوب الطائرة الخاصة بالرحلة المتوجهة إلى نيويورك، وبعد اجتيازهم المنطقة المخصصة لفحص الجوازات بالمطار، وأثناء تجمع ركاب الطائرة في صالة الترانزيت أمام البوابة رقم 24 المؤدية لصحن المطار من أجل عملية التفتيش الأمني قبل صعودهم إلى الطائرة، تعرض الركاب لهجوم مسلح من رجلين مسلحين ألقيا قنابل يدوية في صف الركاب ثم فتحا النار على الحشد،الأمر الذي أدى إلى مقتل ثلاثة ركاب وجرح أربعين آخرين.

رفع السيد "Day" دعوى ضد شركة الطيران مطالبا إياها بالتعويض عن الأضرار التي أصابته من جراء الحادث، إلا أن الشركة دفعت بعدم مسؤوليتها عن هذا الضرر وفقا لأحكام اتفاقية وارسو 1929 على أساس أن الركاب كانوا خارج منطقة الصعود والنزول المنصوص عليها في المادة 17 من الاتفاقية.

---

[1] Cour d'Appel des Etats-Unis (1er circuit), Arrêt du 19/11/1976, R.F.D.A 1977, p 421 ets (Julio Jose Martinez Hernandez C.AIR France).

[2] Day V.Trans World Airlines, Arrêt 22/12/1975, la cour Fédérale du 2e Circuit, 528 F ed 31 : 13 AVI, 18.148 cité : TOSI (J.P), responsabilité aérienne, op.cit, p 71.

قضت محكمة جنوب نيويورك بمسؤولية شركة الطيران عن الأضرار، حيث ذكرت –في حكمها– أن الاتفاقية يجب أن تفسر بمرونة لتأكيد الإجراءات والمخاطر المصاحبة للنقل الجوي في الوقت الحاضر، وقررت المحكمة أن هناك ثلاثة عوامل مهمة في تحديد ما إذا كان الحادث قد وقع أثناء صعود الركاب أو نزولهم، وهي:

1. مكان وقوع الحادث.
2. النشاط الذي كان يقوم به الراكب في وقت وقوع الحادث.
3. مدى سيطرة الناقل على الراكب في وقت وقوع الحادث.[1]

وقد أقرت المحكمة أن عمليات الصعود والهبوط الواردة في المادة 17 من الاتفاقية لا يمكن أن تنصرف إلى مجرد مكان وجود الراكب وإنما هي تعني نشاط الراكب وقت وقوع الحادث، فإذا كان نشاط الراكب ضمن عمليات الصعود والهبوط عدا داخلا في إطارها، أما إذا كان الراكب منشغلا بنشاط آخر غير عمليات الصعود والهبوط من الطائرة كان خارج نطاق هذه العمليات.

وقد خلصت المحكمة إلى أن المدعي قد أصيب أثناء إتمام الخطوات المتبعة من أجل الصعود إلى الطائرة، مما يتعين اعتبار الحادث قد وقع أثناء "عمليات الصعود والهبوط" ومن ثم قضت بمسؤولية شركة الطيران، وقد أيدت محكمة استئناف الولايات المتحدة (الدائرة الثانية) هذا الحكم.[2]

لهذا فإن القضاء الأمريكي قد أضاف شقا ثلثا إلى شقي المعيار المزدوج يتمثل في نشاط الراكب عند وقوع الحادث بموجبه يسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب إذا كان النشاط الذي يقوم به يدخل ضمن عملية من عمليات التي يتحتم عليه القيام بها حتى

[1] LEGIER (G), L'application de la convention de VarSovie par les juridictions américaines, op.cit, p 260.
[2] TOSI (J.P), responsabilité aérienne, op.cit, p 71.

يسمح له بالصعود على متن الطائرة، بينما تقتصر عملية الهبوط على فترة خروج الركاب من جوف الطائرة تحت رعاية الناقل إلى غاية دخولهم مباني مطار الوصول فبمجرد دخولهم مباني المطار تنتهي عمليات النزول ولا توجد أي إجراءات أخرى بتطلب الناقل إتمامها قبل المسافر.[1]

إن هذا المعيار الثلاثي، وإن كان يراعي مصالح المضرورين من حوادث اختطاف طائرات والإرهاب الجوي من خلال توسيع مفهوم عمليات الصعود والهبوط بحيث أصبح يغطي تقريبا مرحلة تنفيذ عقد النقل الجوي بالكامل، إلا أن هذا الاتساع سيؤدي إلى نتائج خطيرة تتمثل في:

1) اعتبار الناقل الجوي ضامنا لكافة الأضرار التي تصيب الراكب أثناء تواجده بمباني المطار رغم أن الراكب داخل المطار يتمتع بحرية الحركة والتجوال بعيدا عن رقابة الناقل الجوي وبالتالي يكون إجحافا في حقه.

2) إن الأخذ بهذا المفهوم الموسع لمخاطر الطيران بحجة حوادث الإرهاب الجوي يؤدي إلى التضحية بالمبادئ القانونية المقررة بمعالجة هذه الظاهرة والتي تقع على متن الطائرة، أو في مباني المطارات أو خارجها أو في أي مكان في العالم لأنها ظاهرة عالمية وعابرة للحدود.[2]

لذلك يجب أن ينسب الخطأ إلى مرتكبيه، لأنه لا يعقل تحميل الناقل الجوي نتائج حوادث الإرهاب الجوي داخل المطارات خارج النطاق المكاني والزماني المتفق عليه، وتحميل مسؤوليتها لسلطات المطار أو السلطات المحلية.[3] وهذا ما قضت به بعض المحاكم الأمريكية في الدعاوى المعروضة عليها والمشابهة لقضية "Day" حيث ألقت المسؤولية على سلطات المطار.[4]

---

[1] فاروق، زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 293.

[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 202.

[3] LEGIER (G), L'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines, op.cit, p 260 ets.

[4] BUONOCORE V. Trans World Air lines, inc, 900 F.2d8 (22d Cir 1990).

مشار إليها في: عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 96.

وحرصا من القضاء الأمريكي على تفادي هذه النتيجة وتقليص تداعياتها، أضاف شقا رابعا إلى المعيار الثلاثي، يتمثل في ضرورة أن يكون الدخول إلى الحيز المخصص لجلوس الركاب داخل الطائرة على وشك الإقلاع، ويتحقق ذلك بتواجد الركاب داخل المنطقة المعدة لتجميعهم في مطار القيام بقصد الاصطفاف للصعود على متن الطائرة تحت إمرة الناقل الجوي أو أحد تابعيه وبالتالي حرية حركة الركاب شبه منعدمة.

وبذلك يكون المعيار الذي أخذ به القضاء الأمريكي يتشابه إلى حد كبير مع المعيار المزدوج السائد في قضاء الدول الأخرى، مما يؤدي إلى توحيد مفهوم "عمليات الصعود والهبوط" على نحو يحقق الهدف الذي تتوخاه الاتفاقية من توحيد شكلي وموضوعي للقواعد المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي.[1]

الفرع الثالث:

الضرر الناجم عن إخلال الناقل بالتزام السلامة

تقضي المادة 17 من اتفاقيتي وارسو ومونتريال بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية[2] إذا وقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط، وعلى هذا فإن الأضرار التي يتم التعويض عنها تنحصر في حالتي الوفاة والإصابة الجسدية دون غيرها من الأضرار.[3]

لكن ومع انتشار ظاهرة القرصنة الجوية واختطاف الطائرات واحتجاز الركاب كرهائن وما ينجر عنه من تعذيب وتهديد بالقتل، أدى إلى عدم اقتصار الأضرار التي تصيب الركاب على الوفاة أو الإصابة الجسدية، بل يمتد لتشمل أضرار أخرى، كالاضطرابات النفسية والعقلية من جراء هذه الحوادث الجوية، مما يثير التساؤل حول مدى قابلية الضرر

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي- المرجع السابق، ص ص 202 و203.
[2] ABDE RAHMANE (H), la responsabilité Civile du transporteur Aérien en droit Américain, Français et IRAKIEN thèse de Doctorat Université de Paris 2, 1988, p148. MOUSSA TALIB (H), la limitation de la responsabilité du transporteur Aérien international, thèse pour le doctorat, université de Paris, 1970, p41, ets.
[3] سبق أن تعرضنا لذلك من خلال الفرع القاني من المبحث الثاني من الفصل الأول من الباب الأول.

النفسي للتعويض في التشريعات الدولية والداخلية؟ (أولا) ما هو موقف القضاء من ذلك؟ (ثانيا)

- **أولا: قابلية الضرر النفسي للتعويض بين الصمت والإقرار.**

لم تثر مسألة قيام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تفضي إلى وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى جسماني أي إشكال حيث انحصرت دعاوى المسؤولية التي طرحت على القضاء في هذا المجال، عكس الأضرار النفسية التي تراوح موقف الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي بين سكوت اتفاقيتي وارسو ومونتريال عن بيان مدى جواز التعويض عن الأضرار النفسية (أ) وموقف المشرع الجزائري الذي كان إيجابيا إزاء ذلك (ب).

أ) التزام التشريعات الدولية الصمت إزاء التعويض عن الأضرار النفسية:

أمام صمت التشريعات الدولية إزاء مسألة قابلية الضرر النفسي للتعويض[1]، ثار خلاف فقهي كبير حول تفسير عبارة "أي أذى بدني آخر" في ظل تطبيق اتفاقية وارسو 1929 خاصة بعد انتشار ظاهرة اختطاف الطائرات واحتجاز الركاب كرهائن وما يترتب عنه من تعرض الركاب لصدمات نفسية وعصبية، فهل تشمل عبارة "الأذى البدني" الأضرار العقلية والنفسية حتى ولم لم تكن مصاحبة للأضرار الجسمانية أم لا؟

انقسم الفقه في ذلك إلى اتجاهين رئيسيين:

الاتجاه الأول: يرى أن اتفاقية وارسو 1929 حصرت الأضرار التي يتم التعويض عنها في تلك المنصوص عليها في المادة 17 من الاتفاقية والمتمثلة في الوفاة والجرح والأذى البدني دون الأضرار النفسية لأن عبارة "الأذى البدني" تتصرف فقط إلى الأذى الجسماني[2]، رافضين التوسع في معنى هذه العبارة على أساس ما يلي:

[1] CREMIEUX (M), la réparation des dommages corporels, responsabilité et garanties thèse pour le doctorat, Université d'AIX-MARSEILLE, 1971, p357 ets, LEROY (M), l'évaluation du préjudice corporel, LITEC-Paris ? 18é, éd, 2007, N° 130 ets, LAMBERT-FAIURE (Y) , Droit du dommage corporel, systèmes d'indemnisation, DALLOZ, Paris, 4é éd, 2000, p32, ets.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 21.

1. بالرجوع إلى الأعمال التحضيرية لاتفاقية وارسو 1929 تضمنت مسودة مشروع الاتفاقية التي تم وضعها في المؤتمر الأول للقانون الخاص الجوي المنعقد في باريس عام 1925 نصا يقر التعويض عن كافة الأضرار والخسائر التي تصيب الركاب بما فيها الضرر النفسي، لكن في المؤتمر الثاني للقانون الخاص الجوي الذي انعقد في وارسو عام 1929 قامت اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين "C.I.T.E.J.A" بالأخذ بالمفهوم الضيق للضرر، حيث استبعدت الأخذ بالضرر النفسي وهو ما أقرته اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها تماشيا مع قوانين الدول التي لا تقر التعويض عن الأضرار النفسية والعقلية.[1]
2. بقي مصطلح "الأذى البدني" في الفرنسية كما هو "Lésion corporelle" وإن تغير المصطلح في الإنجليزية من مصطلح "Bodily injury" إلى مصطلح " Personal injury" دون أن يحدث تغيير المصطلح في اللغة الإنجليزية أي فرق، طالما أن نص المادة 17 من الاتفاقية قد تتضمن "الأذى البدني" دون سواه، مما يدل أن نية واضعي الاتفاقية إلى رفض تعويض الضرر النفسي.[2]
3. كما استند أصحاب هذا الاتجاه على أن مشروع اتفاقية مونتريال 1999 كان يتضمن مسؤولية الناقل الجوي عن الحوادث والخسائر والهلاك والتأخير الأمر الذي يسمح باتساع نطاق مسؤوليته ليشمل التعويض كافة الأضرار ربما فيها الضرر النفسي، لكن عند الصياغة النهائية للاتفاقية، أضيفت كلمة "الجسدية" للإصابة وحذفت العبارة التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الوفاة أو الإصابة نتيجة حالته الصحية، مما يدل على أن واضعي الاتفاقية رفضوا إقرار المعنى الواسع للضرر واستبعدوا الضرر النفسي من نطاق مسؤولية الناقل الجوي.[3]

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 203، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 99.
[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 100.
[3] BABY (L) , Le projet de modernisation de la convention de Varsovie : l'évolution souhaitée des limites de réparation du transporteur aérien résistera-t-elle a la cinquième juridiction ? op.cit, p 9 ets.

لكن هذا الاتجاه انتقد على أساس أنه يخلط بين الضرر ومصدره عند تفسير المادة 17 من اتفاقية وارسو، فضلا عن أن الأخذ بهذا الاتجاه سيؤدي حتما إلى تحديد مسؤولية الناقل الجوي بسبب ورودها في الحالات المنصوص عليها في المادة 17 من الاتفاقية، عكس الأضرار النفسية المسؤولية فيها غير محدودة باعتبارها من اختصاص القوانين الداخلية مما يؤدي إلى هدم قاعدة تحديد المسؤولية الواردة في الاتفاقية.[1]

أما الاتجاه الثاني: فقد أخذ بالمفهوم الموسع لعبارة "الأذى البدني"[2] والذي يرى أن الاتفاقية قد عددت – في المادة 17 منها – مصادر الضرر وتركت القوانين الداخلية للدول تحديد طبيعة الضرر الذي يمكن أن يكون محلا للتعويض ومداه، وأن التشريع الدولي عندما استعمل عبارة "أي أذى بدني آخر" لم يقصد استبعاد الضرر النفسي من نطاق التعويض في الاتفاقية بل أراد المقابلة بين الأذى الذي يصيب الإنسان في شخصه وذلك الذي يصيبه في ذمته المالية، واعتبرت الأول دون الثاني داخلا في عداد مصادر الضرر.[3]

كما يرى أنصار هذا الاتجاه أن المصطلح الذي يجب التركيز عليه عند التفسير هو المصطلح الفرنسي "Lésion corporelle" وليس المصطلح الإنجليزي "Bodily injury" بسبب أن النص الفرنسي للاتفاقية هو النص الرسمي الوحيد، بينما النص الإنجليزي ما هو إلا ترجمة للنص الفرنسي يعاب عليها أنها ترجمة خاطئة للمصطلح الفرنسي[4] والذي تم تداركه سواء في اتفاق مونتريال 1966، وكل من بروتوكول لاهاي 1955 وجواتيمالا 1971 الذين تضمنوا في النسخة الإنجليزية عبارة "Personal injury" أي الأذى الشخصي المقابل لمصطلح "Lésion corporelle" الذي بقي على حاله في النص الفرنسي دون تغيير[5].

---

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 22.

[2] SESSELI (J), thèse, op.cit, p 35.

[3] TOSI (J.P), Responsabilité aérienne, op.cit, p 42 ets.

[4] DEJUGLART (M), Traite de droit aérien, t1, 2é éd par ; DEPONTAVICE (E), DELAROCHERE (J-D), MILLER (G-M), op.cit, p 1120 ets.

[5] ABDE RAHMANE (H), thèse, op, cit, p167.

ب) إقرار المشرع الجزائري التعويض عن الضرر النفسي:

خلافا للتشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي التي التزمت السكوت إزاء التعويض عن الضرر النفسي، خرج المشرع الجزائري عن الجدل الفقهي الذي ثار حول تفسير عبارة "أي أذى بدني آخر" المنصوص عليها في المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929، حيث نصت المادة 145 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أن: "يكون الناقل الجوي مسؤولا عما يلحق الراكب من الأضرار التي تقع في حالة الوفاة أو الجرح أو الأذى البدني، شريطة أن يكون ذلك الضرر أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو أية عملية إركاب أو نزول.

وتشمل عبارة الضرر حسب مفهوم هذه المادة أي ضرر جسدي، عضوي، أو وظيفي، بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية".[1]

فإلى جانب إقرار المشرع الجزائري التعويض عن الأضرار الناجمة عن حالة وفاة الراكب أو تعرضه إلى إصابة جسدية، أجاز التعويض عن الأضرار التي تصيب الراكب في مداركه العقلية والنفسية من جراء حوادث الطيران خاصة مع انتشار ظاهرة الإرهاب الجوي واختطاف الطائرات وما ينجر عنه من احتجاز للركاب كرهائن وما ينجر عن ذلك من اضطرابات نفسية وصدمات عصبية تؤثر على السير العادي لحياته اليومية والعملية.[2]

وقد أصاب المشرع الجزائري إلى حد بعيد عند إقراره التعويض عن الأضرار النفسية والعقلية حرصا منه على توفير الحماية القانونية الكافية عن الأضرار التي تصيب الركاب نتيجة إخلال الناقل الجوي بالتزام ضمان السلامة، حتى ولو لم تقترن أو تترتب عن الأضرار الجسمانية،خاصة مع التقدم العلمي الذي كشف وجود ارتباط وثيق بين جسد الإنسان

[1] تقابلها المادة 71 من قانون رقم 166/64، المتضمن المصالح الجوية والتي تنص على أن: "يعد الناقل بواسطة الطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن الوفاة والجروح أو كل ضرر جسماني يحدث لشخص منقول، بشرط أن تكون الواقعة التي سببت الضرر قد حدثت على متن الطائرة أو خلال كل عملية من عمليات الركوب أو النزول، وبنص هذه المادة تشمل عبارة الضرر كل ضرر جسماني، عضوي أو وظيفي بما في ذلك من ضروب الضرر التي تمس القدرات الذهنية".

[2] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 133 و 134.

والجهاز العصبي والنفسي له، ومدى تأثر كل منهما بالآخر وتأثيره فيه على نحو يصعب معه الفصل بينهما، وترك المشرع الجزائري أمر تقدير الأضرار النفسية والعصبية للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع الذي بإمكانه الاستعانة بالخبرة الطبية لإثبات وجود الضرر النفسي من عدمه.

وبالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن المادة 182 مكرر من القانون المدني لا تقر إلا بفئة محددة من الأضرار المعنوية من بينها المساس بالحرية ولعل اختطاف الطائرات واحتجاز ركابها يعد مساسا بحريتهم نتيجة إخلال الناقل الجوي بضمان سلامتهم الجسدية والنفسية، مما يجعله مسؤولا عما لحقهم من ضرر معنوي من جراء ذلك.

- **ثانيا: موقف القضاء من التعويض عن الضرر النفسي.**

تباينت أحكام القضاء حول مسألة التعويض عن الضرر النفسي حيث رفض القضاء الفرنسي الخوض فيها عندما أثيرت أمامه الدعاوى، ومنها قضية الزوجين حداد ضد الخطوط الجوية الفرنسية التي أقرت فيها محكمة باريس بمسؤولية الناقل الجوي على أساس أنه لم يتخذ التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر دون التعرض لمسألة الضرر النفسي التي أثارها المدعيان، عكس القضاء الأمريكي الذي كان أكثر جرأة في تصديه لهذه المسألة الذي تراوحت أحكامه بين رفض التعويض عن الضرر النفسي إذا كان مستقلا غير مرتبط بالأذى البدني حتى ولو اتخذ هذا الضرر النفسي مظهرا من مظاهر الضرر البدني (أ)، والتعويض عن الضرر النفسي إذا كان مرتبطا مباشرة بضرر بدني (ب).

أ) رفض التعويض عن الضرر النفسي إذا كان مستقلا:

تواترت أحكام القضاء الأمريكي على رفض التعويض عن الضرر النفسي إذا نشأ استقلالا وغير مرتبط بالضرر البدني[1] ، أهمها قضية " FLOYD V.Eeslines Airlines

[1] Randal (R) et CRAFT (J-R) : Survol rapide des récentes décisions américaines relatives aux préjudices indemnisables sous l'empire de la convention de Varsovie, R.F.D.A.S 1992, p 223 ets.

"inc"عام 1989، والتي أدت إلى الاستقرار على هذا النهج[1] وتتلخص وقائعها في تعرض طائرة تابعة لشركة "Eastern Airlines inc" بعد وقت قصير من إقلاعها من مطار Miami الدولي بولاية FLORIDA متوجهة إلى ولاية "Bahamas" لعطل أصاب ثلاث من محركاتها نتيجة فقدانها لضغط الزيت، على إثر ذلك قام طاقم الطائرة بإخبار الركاب بأن الطائرة ستسقط في مياه المحيط الأطلنطي، غير أن الطاقم تمكن من إصلاح العطل وإعادة تشغيل أحد المحركات مما سمح بعودة الطائرة إلى مطار الإقلاع بـ "Miami".

أقام السيد Floyd دعوى ضد شركة الطيران للمطالبة بالتعويض عن الضرر النفسي نتيجة ما أصابه من خوف وهلع استنادا لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 لكن المحكمة الابتدائية لجنوب فلوريدا رفضت هذا الطلب.

ولما رفع الأمر إلى محكمة استئناف فلوريدا –الدائرة الحادية عشر– ألغت الحكم الابتدائي، وقضت من جديد بالتعويض عن الضرر النفسي الذي أصاب السيد Floyd على أساس أن عبارة "الضرر البدني" "Lésion corporelle" تتسع لتشمل الضرر النفسي "Lésion Montale"

لكن لما رفع الأمر إلى المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية للنظر في الطعن بالنقض ضد الحكم الصادر عن محكمة استئناف فلوريدا القاضي بالتعويض عن الضرر النفسي، نقضت المحكمة العليا هذا الحكم وقضت برفض التعويض عن الضرر النفسي وفقا لأحكام اتفاقية وارسو وأسست حكمها على ما يلي:

1) عند تفسير المادة 17 من الاتفاقية ينبغي الرجوع إلى النص الفرنسي باعتباره النص الرسمي الوحيد المعمول به الذي ذكر عبارة "Lésion corporelle"[2] وترجمتها الصحيحة بالإنجليزية "Bodily injury". وبالرجوع إلى القواميس الفرنسية ومن بينهما

---

[1] Eastern Airlines C.Floyd, 499 US 530 (1991, R.F.D.A.S 1993, p 135 note LEGIER (G).

[2] « La cour suprême a conclu que le terme juridique français « Lésion corporelle » couvre simplement les préjudices physiques » elle a déclaré que l'article 17 de la convention de Varsovie ne permet pas l'obtention de dédommages et intérêts pour préjudice psychique en l'absence de lésion corporelle ou de manifestation corporelle d'une lésion » RANDAL (R) et CRAFT (J.R), survole rapide des récents décisions américaines relatives aux préjudices indemnisable sons l'empire de la convention de Varsovie, op.cit, p 223.

قاموس Le Grand Larousse الذي يعرفها "كل تعديل يطرأ على هيكل الأنسجة الحية تحت تأثير سبب مرضي"، فهذا دليل على اقتصار التعويض على الأضرار الجسدية دون إدراج الضرر النفسي تحت مصطلح الأذى البدني "lésion corporelle".

2) يرى بعض الفقهاء الفرنسيين – في تفسيرهم لنص المادة 17 من الاتفاقية– أن مصطلح الأذى البدني يشمل أيضا الضرر النفسي ويستندون في ذلك على مبادئ القانون الفرنسي التي تقضي بجبر الضرر المعنوي، لكن اختيار واضعي الاتفاقية لمصطلح "الأذى البدني" في نص المادة 17 كان الغرض منه الخروج على هذه المبادئ، لأن الأذى البدني يشمل الاضطرابات البدنية الداخلية وليس الاعتداء على الصحة النفسية.[1]

3) وأخيرا استعرضت المحكمة العليا التعديلات اللاحقة على اتفاقية وارسو التي حافظت في نصها الفرنسي الرسمي على مصطلح "Lésion corporelle" دون تغيير، وما نتج عنه من أحكام قضائية الصادرة في هذا الشأن في مختلف الدول، وانتهت إلى أنه لا يوجد في كل ذلك ما يدعم التفسير الموسع لمصطلح "الضرر البدني".[2]

ب) التعويض عن الضرر النفسي المرتبط مباشرة بضرر بدني:

أخذ القضاء الأمريكي –في العديد من أحكامه– بالمفهوم الموسع لعبارة "الأذى البدني" لتشمل الضرر النفسي المرتبط مباشرة بضرر بدني[3] مستندا في ذلك على ما يلي:

1)إن صياغة اتفاقية وارسو باللغة الفرنسية ليس من شأنه تقييد القاضي بالمفاهيم والمبادئ القانونية الفرنسية عند تفسير نصوصها، فاستخدام هذه اللغة ما هو إلا وسيلة لتعبير واضعي الاتفاقية عن مقاصدهم في لغة دولية، وبما أن الاتفاقية قد أصبحت جزءا من القانون الأمريكي لذلك يتعين تفسيرها وفقا لمبادئ القانون الأمريكي.

2)إن المصطلح الإنجليزي "Bodily injury" يعد ترجمة غير دقيقة للمصطلح الفرنسي "Lésion corporelle" الوارد في الاتفاقية، حيث تضمنت التعديلات اللاحقة لاتفاقية

---

[1] CACHARD (O), op.cit, p 203.
[2] RANDAL (R) et CRAFT (J.R), op.cit, p 224.
[3] DE JUGLART (M), Traite de droit Aérien, T1, 2e édition par : DEPONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J-D), MILLER (G-M), op, cit, p1121.

وارسو كاتفاق مونتريال 1966، وبروتوكول جواتيمالا 1971 مصطلح « Personal injury » أي الأذى الشخصي الذي يشمل الضرر النفسي كمقابل لمصطلح " Lésion corporelle" في النص الفرنسي.[1]

وقد تبنى القضاء الأمريكي ذلك في عدة قضايا أهمها:

قضية "In Re Korean Airlines Disaster"[2] التي تتلخص وقائعها: أنه بتاريخ 1983/09/01 تحطمت طائرة تابعة للخطوط الجوية الكورية إثر إصابتها بصاروخ أطلقته مقاتلة سوفياتية أدى إلى وفاة 269 راكبا، رفع على إثرها ورثة أحد الركاب دعوى قضائية يطالبون فيها بالتعويض عن الضرر البدني والضرر النفسي الذي لحق مورثهم الذي أصيب في الانفجار وبقي على قيد الحياة لمدة 11 دقيقة وهو في حالة وعي بما حدث له. ويتمثل الضرر في الألم الذي عاناه في الفترة ما بين وقوع الضرر وحصول الوفاة، مما يجعل الضرر النفسي ناجم عن الضرر البدني ومرتبط به.

وقضت المحكمة بالتعويض عن الأضرار البدنية والنفسية لكون الضرر النفسي ناجم ومرتبط بالضرر البدني ارتباطا وثيقا.

أما قضية "Opsina ضد الخطوط الجوية العالمية،[3] فتتلخص وقائعها في: أنه بتاريخ 1987/04/02 تعرضت طائرة تابعة لشركة الطيران "TWA" إلى انفجار بالقرب من مطار أثينا الدولي باليونان أدى هذا الحادث إلى وفاة أربعة ركاب وإصابة الباقي، ومن بين الركاب المتوفين الراكب Opsina الذي أصيب إصابة جسدية بليغة إثر انفجار القنبلة التي كانت موضوعة تحت مقعده قذفت به خارج الطائرة، حيث بقي على قيد الحياة بعد الانفجار لمدة عشر ثواني، وكان مدركا لما أصابه من أضرار.

---

[1] DE JUGLART (M), Traite de droit Aérien, T1, 2e édition par EMMANUAL du PONTAVICE, DE LA ROCHERE (J. D), et MILLER (G-M), op.cit, p 1122.

[2] IN RE KOREAB Airlines Disaster of September 1, 1983 affaire N° 83-0345, cité par ; Carroll E. Dubuc, les dommages et intérêts punitifs et la convention de Varsovie ou l'alchimie judiciaire, R.F.D.A.S 1991, p 45 ets.

[3] OPSINA V.Trans World Airlines, Inc 975 F 2d 35 (2d CIR 1992).

- مشار إليها في: عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 112 و113.

قضت المحكمة بالتعويض عن الضرر البدني الذي أصيب به الراكب إثر انفجار القنبلة، والضرر النفسي الذي يتمثل في الألم الذي عاناه قبل وفاته من جراء هذه الإصابة ومدى ارتباط الضرر النفسي بالضرر البدني ارتباطا وثيقا، حيث استندت المحكمة في حكمها على قضية "Floyd" التي أصيب فيها الراكب بضرر نفسي فقط دون التعرض إلى إصابة جسدية، لذلك رفضت المحكمة العليا التعويض عن الضرر النفسي مستقلا، بينما في قضية "Opsina" فإن الضرر النفسي ناجم عن الضرر البدني ومرتبط به.

وعليه فإن القضاء الأمريكي يقر في أحكامه التعويض عن الضرر النفسي، لكن بشرط أن يكون ناجما عن الضرر البدني ومرتبط به ارتباطا وثيقا، أما إذا انتفت هذه الرابطة المباشرة بين الضررين فلا تعويض عن الضرر النفسي.[1]

ومع التطور العلمي الحديث الذي اكتشف الارتباط الوثيق بين الجسم والنفس وعلاقة التأثير والتأثر بين العوامل النفسية وأداء أعضاء الجسم لوظائفها أدى بالقضاء الأمريكي إلى إدخال بعض الأضرار النفسية ضمن الأضرار البدنية، حيث أجاز التعويض عن بعض الأضرار النفسية ليس بوصفها أضرارا نفسية، بل بوصفها أضرارا بدنية، لأن الفروق بينهما أصبحت غير واضحة نظرا للارتباط الوثيق بينهما، مثل الضرر النفسي الذي يطلق عليه "بمتلازمة صدمة لاحقة الإجهاد" "Post Traumatic Stress Disorder" والمعروفة اختصارا بـ "PISD" والتي تشترط حدوث تغيير في حالة عضو من أعضاء الشخص المصاب[2] أي احتمال حدوث تغير في البنية الجسدية للمخ بسبب الأعراض المتعارف عليها طبيا كآلام الصدر وضعف المناعة والصداع وأوجاع المعدة، هذه الأعراض تؤدي إلى تغيرات عصبية وبيولوجية في الجهاز العصبي المركزي، كتغير نشاط موجات المخ، وزيادة حساسية الانعكاسات اللاإرادية، وزيادة الهرمونات الرئيسية وعدم الشعور بالارتياح، هذا

---

[1] FEAROUN (S J), La nouvelle convention de Montréal de 1999 Une Vision américaine R.F.D.A.S 1999, pp 406 et 407.

[2] CACHARD (O), op.cit, p 202.

يؤدي في النهاية إلى تغير فعلي في هيكل وتركيب الخلية الدماغية مما يسبب ضمورا في مساحات معينة من المخ.[1]

هذا ما حدث في قضية "Weaver V.Dalta Airlines"[2] والتي تتلخص وقائعها في إصابة المدعية بحالة رعب واضطراب نفسي شديدين من جراء الهبوط الاضطراري للطائرة المتوجهة إلى لندن، أدى إلى إصابتها بأضرار نفسية تم تشخيصها على أنها "PTSD" حيث طالبت المدعية بالتعويض عن هذه الأضرار التي تعد في حقيقتها أضرار بدنية لما تؤدي من تأثيرات على المخ وتدمير بعض خلاياه، الأمر الذي يوسع من نطاق الضرر البدني ليشمل بعض حالات الضرر النفسي، حيث قضت المحكمة بالتعويض عن الأضرار النفسية التي أصابت المدعية باعتبارها أضرارا بدنية، ومن ثم تدخل في نطاق المادة 17 من اتفاقية وارسو.

المطلب الثاني :.

المسؤولية عن الإخلال بالتزام المحافظة على البضاعة أو الأمتعة المسجلة

يلتزم الناقل الجوي بضمان سلامة الأشياء المنقولة – من بضائع وأمتعة مسجلة – والمحافظة عليها أثناء فترة النقل الجوي، من خلال هذا الالتزام يتوجب على الناقل بذل درجة من العناية التي يبذلها الناقل الجوي الحريص منذ تسلمه البضاعة أو الأمتعة المسجلة من الشاحن أو الراكب إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو الراكب في مطار الوصول، وإذا أخل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته عن الإخلال بهذا الالتزام، بيد أنّ هذا الإخلال حتّى تحكمه قواعد المسؤولية المقررة في اتفاقيتي وارسو ومونتريال أن يكون نشأ عن حدث أو واقعة، وأن تحدث هذ الواقعة أثناء فترة النقل الجوي ينجم عنها ضرر.

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 220.

[2] Weaver V. Delta Airlines, 56F-Supp 2d, 190 (D.Mont 1999).

- مشار إليها في: عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 171.

ولانعقاد مسؤولية الناقل الجوي – عن هذا الإخلال – يستوجب توافر الشروط الآتية :

- وقوع حدث أو واقعة (الفرع الأول).
- وقوع الحدث أثناء فترة النقل الجوي (الفرع الثاني).
- الضرر الذي يصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

وقوع حدث أو واقعة

يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة – وفقا للقواعد المقررة في اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 – متى نشأ الضرر عن حدث أو واقعة أثناء عملية النقل، فالحدث له مدلول واسع ينصرف إلى كلّ الأسباب الممكنة للضرر سواء كانت متّصلة بالناقل أو خارجية عنه، ممّا يتطلب البحث حول مدلول مصطلح الحدث من جهة (أولا) ، ومدى ارتباط هذا المدلول بخطأ الناقل الجوي من جهة أخرى (ثانيا).

– أولا : المدلول الواسع لمصطلح "الحدث"

لم تعتني كلّ من اتفاقيتي وارسو 1929 ومنتريال 1999 بتحديد المقصود بمصطلح "الحدث" أو "الواقعة" "Evénement" كما فعلت بالنسبة إلى لفظ " الحادث" "Accident" عند معالجة المسؤولية في نقل الركاب ، فهما لفظين غير مترادفين، حيث ينصرف مدلول الحادث إلى كلّ أمر فجائي أو غير متوقع مرتبط بعملية النقل ذاتها يصيب الراكب في بدنه أثناء عملية النقل[1]، بينما الحدث –وفقا لمفهوم المادة 18 من اتفاقيتي وارسو ومونتريال– عبارة عن واقعة متّصلة بتشغيل الطائرة تشمل جميع الأسباب التي ينجم عنها ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المنقولة، بغض النظر عمّا إذا كانت هذه الأسباب متصلة بعملية النقل

[1] فاروق أحمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 348 و 349 .

أو خارجية عنها[1]، وعلى هذا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن ذبول الزهور المنقولة بسبب انبعاث روائح كريهة من بضائع أخرى موجودة إلى جانبها أو عن تلف أقمشة بسبب انسكاب زيت عليها، أو موت حيوان نتيجة عدوى تسربت إليه من حيوان آخر منقول على الطائرة نفسها.

وبالتالي تتسع مسؤولية الناقل الجوي عند استعمال مصطلح "الحدث"، وتضيق عند استعمال مصطلح "الحادث"، ويرجع ذلك إلى هيمنة وسيطرة الناقل على البضائع المنقولة، بحيث يغطي الضرر بجميع أشكاله، سواء وقع الضرر والبضاعة في مخازن الناقل بالمطار بعد إستلامها من الشاحن، أو في عمليات الشحن على الطائرة، أو أثناء الرحلة الجوية، أو عند تفريغها في مكان الوصول أو بمخازن الناقل بمطار الوصول وقبل تسليمها إلى المرسل إليه، ممّا يوفّر حماية أكبر للمتضرّرين[2].

كما لم يثر مصطلح " الحدث" أي إشكال سواء في المجال النظري أو في التطبيق القضائي، لأنّ الاختلاف في الألفاظ لا يؤثّر من حيث النتيجة في شيء بالنسبة لنقل البضائع والأمتعة المسجلة[3]، فيكفي لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي مثلا ضياع أشياء ثمينة بسبب عدم اكتمال بيانات خطاب النقل الجوي[4]، أو تضييع البضاعة نتيجة شحنها على طائرة غير متجهة إلى مكان الوصول المتفق عليه، كما يدخل في معنى الحدث سرقة طرد يحتوي على سبائك من الذهب[5] أو قطع ألماس من مخازن الناقل بالمطار[6].

أمّا المشرّع الجزائري فقد استعمل – من خلال نص المادة 146 من ق.م.ج– مصطلح "السبب" "Le Fait"، إلاّ أنّه لم يحدد ما المقصود بهذا المصطلح، وبالرجوع إلى القواعد العامة فالسبب هو "الباعث أو الدافع"، وعليه نرى أنّ المشرع الجزائري قد وفّق إلى حدّ بعيد

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 140 .
[2] LITVINE (M) , op. cit , p226.
[3] محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 187 .
[4] C-A- Paris, 07/06/1966, R,F.DA 1966, p 337.
[5] Cass.com, 14/12/1977, RFDA 1978, p 188 ets.
[6] T.com, Bruxelle, 13/06/1988, RFDA 1989, P 443.

عند استعماله مصطلح "السبب" لأنّ هذا المصطلح مثله مثل مصطلح الحدث يغطي جميع الأضرار التي تصيب كلّ من البضاعة والأمتعة المسجلة، ممّا يوفّر حماية أوسع للمتضرّرين من حوادث الطيران[1].

ثانيا : مدى ارتباط مدلول " الحدث" بخطأ الناقل الجوي

لم يثار أي إشكال حول مسألة ارتباط مدلول " الحدث" بخطأ الناقل الجوي، فالحدث هو نتاج إخلال الناقل بالتزام المحافظة على الأشياء المنقولة – من بضائع أو أمتعة مسجلة – أثناء فترة النقل والتي تبدأ منذ تسلم الناقل البضاعة أو الأمتعة المسجلة من الشاحن أو الراكب ويرجع ذلك إلى هيمنة وسيطرة الناقل على الأشياء المنقولة[2]، وهو ما ذهب إليه القضاء الفرني – في العديد من أحكامه– حيث يعتبر الناقل مسؤولا إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ففي قضية "Sprinks" ضد الخطوط الجوية الفرنسية، قضت المحكمة بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة من جراء نقلها من قبل أحد موظفي النقل الجوي من مكان الشحن إلى عربة النقل، ورأت أن الحدث أو الواقعة ناجمة عن خطأ الناقل الجوي، وأنّ مسؤولية الناقل لا تنتهي إلاّ عند تسليم البضاعة للمرسل إليه أو يضعها تحت تصرّفه[3].

بالمقابل قد يقع الحدث أو الواقعة أثناء عملية النقل ينجم عنه ضرر يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة لكنه لم يتولد عن خطأ الناقل الجوي، كحالة وجود البضاعة في مخازن الجمارك بمطار الوصول أي تنتهي السيطرة المادية والرقابة الفعلية للناقل على البضائع. ولقد اختلف الفقه بشأن هذه المسألة، حيث ذهب بعض الفقه[4] إلى نفي مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء تواجدها بمخازن الجمارك على أساس أنّه لم

---

[1] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 140 .

[2] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 115 وما يليها.

[3] C.A. Paris (5^{e}ch), 27/06/1969, R.F.D.A 1969, P405.

[4] GOD FROID (M), L'étendue dans le temps de la responsabilité du transporteur aérien en matière de frét, R,F,D,A 1983, P328, GRELLIERE (V) , La responsabilité du transporteur aérien international, thèse pour le doctorat, université de toulouse, 1973, P241.

يعد للناقل أيّ سيطرة عليها وأنّ الحدث المسبب للضرر قد وقع أثناء تواجدها تحت رقابة إدارة الجمارك وبالتالي انتفاء الخطأ من قبل الناقل الجوي.

أمّا الجانب الغالب من الفقه[1]، فيرى أنّ التزام الناقل بضمان سلامة البضائع يبقى قائما إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، ويبقى الناقل مسؤولا عن أي ضرر يصيب البضائع حتّى ولو يقع الحدث أثناء تواجدها بمخازن الجمارك، وهو ما أخذ به القضاء –في العديد من أحكامه– حيث استقرّ على أنّ الناقل مسؤول عن الأضرار التي تلحق البضاعة من جراء الحدث أو الواقعة حتى أثناء تواجدها بمخازن الجمارك على أساس المسؤولية العقدية التي لا تنتهي إلاّ بعد تسليمها فعلا إلى المرسل إليه.[2]

الفرع الثاني :

وقوع الحادث أثناء فترة النقل الجوي

حرصت الأنظمة القانونية المنظمة للنقل الجوي– على الصعيدين الدولي والداخلي– على توسيع النطاق الزماني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة المسجلة حتى تتطابق مع فترة تنفيذ عقد النقل، والتي تمتدّ منذ تسليم الناقل الجوي البضاعة أو الأمتعة المسجلة عند بداية عملية النقل، عند بداية عملية النقل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو وكيله أو الراكب عند نهاية عملية النقل، و هذا خلافا لما أقرته في نقل الركاب والذي لا تشمل فيه كلّ فترة تنفيذ عقد النقل، بل تقتصر على الفترة التي تنحصر بين بدء عمليات الصعود للطائرة والتواجد على متنها وانتهاء بعملية النزول منها[3].

ويتمّ تحديد المدى الزمني والمكاني على أساس إعتبارين :

– الأول : فكرة حراسة الناقل الجوي للبضاعة والأمتعة المسجلة.

---

[1] LITVINE (M) , op, cit , P226 , CHAVEAU(P) , droit aérien, op.cit , p 174.

[2] – C-A- Paris , 03/02/1977, R,F,D,A 1977, p283, C-A- paris, 23/10/1978 , R,F,D,A 1978, P456.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصّة، المرجع السابق، ص 143 وما يليها.

– والثاني : فكرة النطاق المكاني لممارسة فكرة حراسة الناقل الجوي أي تحديد فترة النقل الجوي.

ومن هنا يثار التساؤل: ما هو المعيار الذي أخذت به التشريعات الدولية والداخلية ؟ هل أخذت بمعيار أحادي وهو حراسة الناقل الجوي للبضاعة أو الأمتعة المسجلة دون فكرة مخاطر الطيران؟ أو أخذت بالمعيار المزدوج الذي يجمع بين فكرة الحراسة ومخاطر الطيران؟

للإجابة على ذلك يجب التمييز بين مرحلتي بداية فترة النقل الجوي (أولا) ونهايتها (ثانيا).

أولا : بداية فترة النقل الجوي.

يشترط لتحديد بداية فترة النقل الجوي توافر شرطين أساسين وهما:

– الشرط الأول : أن تكون البضاعة والأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي أو أحد تابعيه ويتحقق ذلك منذ أن يستلمها وتصبح له السيطرة عليها بقصد نقلها وحتّى إتمام عملية النقل بتسليمها للمرسل إليه في مطار الوصول ، حتى يفهم وجه تحقق مسؤولية الناقل عمّا يصيبها من ضرر نتيجة إخلاله بالتزام ضمان سلامة البضاعة أو الأمتعة المسجلة التي يقع على عاتقه واجب المحافظة عليها وحراستها[1].

–الشرط الثاني : أن تكون الحراسة محققة في المجال الجوي ومخاطره، من خلاله تقوم مسؤولية الناقل الجوي عما يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة من هلاك أو ضياع أو تلف سواء كانت هذه الحراسة على متن الطائرة أو في مطار المغادرة أو مطار الوصول أو حتّى خارج المطار عند الهبوط الاضطراري للطائرة، بحكم أنّ النظام الخاص

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة ، المرجع السابق، ص 297.

بمسؤولية الناقل الجوي وضع لمواجهة المخاطر اللصيقة بالملاحة الجوية، الأمر الذي يستوجب قصر أحكامه على فترة النقل الجوي وحدها[1].

ولقد اختلفت الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي – على الصعيدين الدولي والداخلي – حول مسألة تحديد المعيار الذي بموجبه يتمّ تحديد فترة النقل الجوي بين الأخذ بالمعيار المزدوج الذي يجمع بين الشرطين معا، أو الأخذ بالمعيار الأحادي الذي يقوم على فكرة الحراسة فقط.

وقد عمدت المادة 18 من اتفاقيتي وارسو 1929 – الخاصة بنقل البضائع والأمتعة المسجلة – ومونتريال 1999 – الخاصة بنقل البضائع مع نظيرنها من القانون الطيران المدني من خلال المادة 146 منه، على الأخذ بالمعيار المزدوج كأساس لتحديد فترة النقل الجوي الذي يستوجب توافر الشرطين معا لكونهما متلازمان لا يمكن استبعاد أحدهما[2]، فإذا توفر شرط واحد دون الآخر كأن تكون البضاعة أو الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي ولكنها ليست في المطار أو على متن الطائرة، أو العكس كأن تكون البضاعة أو الأمتعة المسجلة موجود في المطار أو على متن الطائرة دون أن تكون في حراسة الناقل الجوي، تنتفي مسؤولية الناقل الجوي، وبالتالي يخرج عن النطاق الزمني لتطبيق أحكام المسؤولية الواردة فيها[3].

أمّا المادّة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 – الخاصة بنقل الأمتعة المسجلة– فقد أخذت بالمعيار الأحادي الذي يأخذ فقط بفكرة حراسة الناقل للأمتعة المسجلة[4]، دون فكرة وجود الأمتعة المسجلة في مرحلة الرحلة الجوية، لأن الراكب عندما يتجرّد من السيطرة على

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي- المرجع السابق، ص 214.

[2] LEMOINE(M), Op. cit , p560, CHAUVEAU(p) droit Aérien, Op.cit, p174, coquoz(R), op.cit, p125.

- ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 295، محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي- المرجع السابق، ص 214.

[3] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 299.

[4] تنصّ الفقرة الثانية للمادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 على أن : " يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعيبها ، بشرط أن يكون الحدث الذي سبب التلف أو الضياع أو التعيب قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل- غير أنّه إذا كان الضرر ناجما وبقدر ما يكون ناجما عن خلل كامن في الأمتعة أو عن نوعيتها أو عيب ذاتي فيها، فلا يكون الناقل مسؤولا.."

الأمتعة المسجلة يصبح بعيدا عنها، ليست له فرصة مراقبتها ومتابعة سيرها ليكشف سبب الضرر، حيث تدخل الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي منذ أن يستلمها ويصبح يسيطر عليها سيطرة تامة بغضّ النظر عن مكان وجودها، وبالتالي يسأل الناقل الجوي عن أي ضرر يلحق بها بالمطار، أو أثناء نقلها أو أثناء الشحن أو التفريغ وتظلّ هذه المسؤولية قائمة حتى تمام التسليم[1].

ثانيا: نهاية فترة النقل الجوي

أدى اختلاف الفقه حول مسألة نهاية فترة النقل الجوي للبضائع أو الأمتعة المسجلة إلى بروز اتّجاهان يدوران حول فكرة واحدة ألا وهي فكرة الحراسة، ولكنّهما يختلفان حول المفهوم الذي يعطيه كلّ اتجاه منهما لهذه الفكرة.

فذهب بعض الفقه إلى الأخذ بالمفهوم الفعلي للحراسة، من خلاله تنتهي فترة النقل الجوي بانتهاء السيطرة المادية والرقابة الفعلية للناقل، أي من لحظة دخول البضائع إلى المنطقة الجمركية بمطار الوصول بعد تسليمها من قبل الناقل لإدارة الجمارك، وتنتفي مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة إذا وقع الضرر خلال فترة تواجدها لدى الجمارك، لأنّ الناقل في تلك الفترة يفقد أية سيطرة عليها[2].

أمّا الاتجاه الغالب من الفقه، فإنّه يأخذ بالمفهوم القانوني للحراسة، من خلاله يبقى التزام الناقل بضمان سلامة البضاعة أو الأمتعة المسجلة قائما إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، أو الراكب، على أساس أنّ الناقل يبقى مسؤولا عن أيّ ضرر يصيبها حتّى ولو تحقق ذلك وهي موجودة بمخازن الجمارك بالمطار، لأنّ التزام الناقل بالمحافظة على

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 232.

[2] POURCELET(M) Transport aerien international et Responsabilité, op cit , P145.

TOSI (J-P) Responsabilité aérienne, op cit, P78.

- أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 334، فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص302 .

البضاعة أو الأمتعة المسجلة تبقى قائمة، وتنتهي مسؤولية الناقل بمجرد ما ينتهي إشرافه عليها ويتمّ تسليمها للمرسل إليه أو الراكب[1].

أمّا القضاء، فقد استقرّ – في العديد من أحكامه– على الأخذ بالمفهوم القانوني للحراسة، حيث قضت محكمة استئناف باريس بأنّ فترة النقل الجوي لا تنتهي إلاّ بتسليم المرسل إليه أو الراكب أو الأمتعة البضائع، في مطار الوصول، ويخضع الناقل لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية حتى خلال تواجد البضائع في مخازن الجمارك بالمطار[2].

كما أقرّ القضاء الأمريكي بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أو فقدانها أثناء تواجدها لدى الجمارك، ففي قضية"Seahoard" ضد "All Transport.icn" رغم اتفاق طرفي عقد النقل على أن تعتبر البضاعة عند المرسل إليه بمجرد ما يتمّ تسليمها من قبل الناقل الجوي للجمارك، أقرت المحكمة بمسؤولية الناقل عن ضياع البضاعة حتّى ولو أنّها ضاعت بعد أن سلمها إلى الجمارك على أساس أنّ مسؤولية الناقل لا تنتهي إلاّ بعد تسليم البضاعة فعلا إلى المرسل إليه.[3]

الفرع الثالث :

الأضرار التي تصيب البضاعة والأمتعة

لا يكفي لقيام مسؤولية الناقل الجوي الناجمة عن إخلاله بالتزام ضمان سلامة البضاعة والأمتعة أن يقع الحدث أثناء فترة الناقل الجوي، بل يجب أن يترتب عنها ضرر يلحق بالبضائع أو الأمتعة، وقد حصرت المادة 18 من اتفاقية وارسو المعدلة، والمادتين 2/17 و 1/18 من اتفاقية مونتريال والمادة 146 من قانون الطيران المدني الجزائري صور الضرر، والتي تتمثل في الهلاك أو الضياع أو التلف، سواء أكان ضررًا كليا في حالة هلاك

---

[1] RODIERE (R), Droit des transports terrestres et aeriens, op-cit, P252.

[2] C-A-paris, 27/06/1969, R.F.D.A 1969, P405,T-civ seine 14/01/1955, R.F.D.A 1955, P459, C-A Paris, 31/05/1956, R.F.D.A 1956, P320.

[3] Seahoard C, All Transport.Inc (349N.Y.S. 2d) 277(N.Y.CIV.CT 1973).
مشار إليها في أحمد إبراهيم الشيخ ، رسالة ، المرجع السابق ، ص 249.

الشيء المنقول، أو تمّ فقده كليا، أو ضررا جزئيا أدى إلى إصابة الشيء المنقول بتلف أو فقد بعضه[1] (أولا) ، لكن بالمقابل كلّ هذه الأضرار تحتاج إلى إثبات من قبل الشاحن أو الراكب (ثانيا) .

أولا : صور الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة .

بالرجوع إلى الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، يمكن حصر الأضرار التي تصيب البضائع والأمتعة المسجلة والناجمة عن إخلال الناقل الجوي بالتزام ضمان السلامة إمّا ناتجة عن هلاك أو ضياع أو تلف.

1) الهلاك "La destruction":

يعتبر التزام الناقل الجوي بالمحافظة على الأشياء المنقولة – من بضاعة وأمتعة مسجلة– وبذل العناية اللازمة في ذلك لتوصيلها إلى المرسل إليه أو الراكب، من بين أهمّ الالتزامات التي تقع على عاتقه، لذلك يسأل الناقل الجوي عن هلاك البضاعة أو الأمتعة المنقولة وعدم تسليمها إلى جهة الوصول.

ويقصد بالهلاك زوال مادة الشيء وتغير ماهيتها، بحيث تخرج عن الغرض الذي وجدت من أجله أو المخصصة لاستعماله، فتتحول إلى حطام يستحيل من خلاله إعادة الشيء إلى أصله[2]، والهلاك نوعان : فقد يكون الهلاك كليا Totale كما قد يكون جزئيا Partielle .

فالهلاك الكلي : هو الذي يصيب البضاعة أو الأمتعة المسجلة بكاملها يؤدي إلى هلاك الأشياء المنقولة وزوال مادتها أو تدميرها وعدم العثور عليها، وقد يكون هذا الهلاك ناجما عن وقوع كارثة جوية يترتب عنه تحطّم الطائرة وهلاك بمن عليها وما فيها، أو بسبب

---

[1] TOSI (J.P), Responsabilité aérienne ,op.cit , P49.

[2] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 158.

نشوء حريق في مخازن الناقل بالمطار أو في مخزن الطائرة أدى إلى تدمير محتوياتها[1]، أو كان الهلاك الكلي ناتج عن تعرض البضاعة لتخريب أو عنف، فهذه الأضرار تؤدي إلى الهلاك الكلي للبضاعة أو الأمتعة المسجلة نتيجة تحولها إلى حطام بحيث يستحيل إعادة الشيء إلى حالته الأصلية، وبالتالي عدم إمكانية تسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه أو الراكب[2].

أمّا الهلاك الجزئي: فهو وصول البضاعة أو الأمتعة ناقصة في وزنها أو كميتها أو عدد الطرود التي تتألف منها، مع مراعاة في شأن نقل البضائع بما جرى العرف التجاري من تسامح عن عجز الطريق Déchet de route، الذي يلحق بالبضاعة أثناء النقل إمّا بسبب طبيعتها أو ظروف النقل [3] كالنقص اليسير الذي يلحق البضاعة نتيجة تعرضها للظروف الجوية المختلفة، فإذا كانت البضاعة من السوائل فمن الجائز أن يتبخر جزء منها بسبب عوامل الجو[4]، وإذا كانت من الحبوب فمن الجائز أن يتسرب منها قدر ضئيل بسبب عملية الشحن والتفريغ، فلا يسأل الناقل إلاّ بقدر النقص الذي يزيد عما جرى العرف التسامـح فيه[5].

2) الضياع " **Perte**" :

هو إختفاء البضاعة أو الأمتعة المسجلة وعدم تمكن الناقل من العثور عليها وعدم علمه بمكان وجودها[6]، فقد يرجع سبب ذلك إلى خطأ تجاري من قبل الناقل أو أحد تابعيه كحالة تسليم الطرود إلى شخص آخر غير المرسل إليه[7]، أو في حالة الفقدان بسبب حادثة

---

[1] Cass.com , 20/10/2009, R.F.D.A.S 2009, p435 (EUREKS Logistiques et coveafleet C./U.P.S)

[2] TOSI (J.P), Résponsabilité aérienne, Op.cit, P49.

[3] DEJUGLART(M), Traite de droit Aérien, T1 2 ed par : DU PONTAVICE (E), DELROCHERE (J-D), %ILLIER (G-M) Op.cit , P1123.

[4] NAVEAU (J), GOD FROID (P), FRUHLING(P), Précis de droit. Aérien, Op.cit, PP 378 et 379.

[5] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 352 وما يليها.

[6] مصطفى قطان، مسؤولية الناقل الجوي وحالتها وطرق دفعها، دون ذكر دار النشر، الطبعة الأولى، 2006، ص 19.

[7] cass.com 17/02/2009, BTL 2009, P175, et C. varsailles (12ème ch – sec I) 10/06/2010, BTL, 2010, P559.

الاختلاس أو السرقة، حيث تختفي البضاعة أو الأمتعة المسجلة، وبالتالي لا يستطيع الناقل تسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه أو الراكب[1].

والضياع إمّا أن يكون كليا إذا تعلّق الأمر بضياع الشيء المنقول وعدم العثور عليه كسرقة البضاعة من مخازن الناقل بمطار الوصول، أو عدم نقلها أصلا من مطار الإقلاع وتم فقدها هناك[2]، أو قد يكون جزئيا – من خلاله– يسلم الناقل البضاعة أو الأمتعة المسجلة إلى المرسل إليه أو الراكب لكن ناقصة غير كاملة، فيكون العيب اللاحق بها من حيث الكمّ كفقدان أحد الطرود أثناء تواجدها بمخازن الناقل بالمطار، وتسري هنا أيضا قاعدة إعلان المصلحة في التسليم، ويكون من مصلحة الشاحن أو الراكب أن يجري الناقل أو تابعيه عملية فحص للبضاعة أو الأمتعة المسجلة في حضوره والتعرف على حالتها وكميتها[3] .

3) التلف "**L'avarie**" :

يقصد به العيب الذي يلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة أثناء عملية النقل يؤثر على قيمتها بحسب الاستعمال الذي أعدت له، أو إصابتها ماديا بشكل يؤدي إلى اختلافها عما هو مبين بوثيقة النقل، حيث تصل الأشياء المنقولة كاملة من حيث وزنها أو عددها أو حجمها، لكنها في حالة معيبة بخصوص نوعيتها[4] كأن يلحقها عطب أو كسر أو بلل أو خدش، بحيث لا تعد صالحة للاستخدام الذي أعدت من أجله، وبالتالي يسلمها الناقل إلى

[1] GRELLIERE (V) la responsabilité du transporteur aérien international, Thèse, op.cit, P188.

[2] وهو ما أقره قضاء المحكمة العليا، حيث قضت بأن : " ... البرقيات الرسمية الصادرة عن مصلحة الاستعلامات الخاصة بالأمتعة، لدى مطار الجزائر هواري بومدين تثبت أنّ احتجاج المطعون ضدهم بشأن عدم وصول أمتعتهم وتمكينهم منها، حصل فور وصولهم بهذا المطار – وأنّه مؤكد من البرقية الرسمية الصادرة عن مطار سوريا دمشق بتاريخ 1999/11/07 أن أمتعتهم لم تنقل إذ بقيت بمطار دمشق- وقضاة المجلس إعتمادا على هذا التسبيب الكافي وعلى شروط عقد النقل والمادة 18 وما يليها من إتفاقية فارسو في توصلوا إلى تحميل الطاعنة مسؤولية ضياع أمتعة المطعون ضدهم والتصريح بصواب الحكم المستأنف القاضي بإلزامها بتسليمها لهم وفي حالة ضياعها دفع لهم مقابلها نقدا. "قرار المحكمة العليا- الغرفة المدنية ملف رقم 392346، صادر بتاريخ 2007/12/18، مجلة المحكمة العليا العدد الثاني 2008، ص 173 و174 .

[3] MERCADAL(B), Droit des transports ,op.cit, P265.

[4] المختار بكور، رسالة، المرجع السابق، ص 58.

المرسل إليه أو الراكب في أسوأ من الحالة التي كانت عليها عند تسليمها للناقل بغرض نقلها، وهذا التلف يقدر بنسبة مئوية من قيمة الأشياء المنقولة[1].

لذلك من مصلحة الشاحن أو الراكب أن يجري الناقل عملية فحص للبضاعة أو الأمتعة المسجلة في حضوره والتعرف على حالتها الظاهرة وإثبات ذلك في خطاب النقل أو إستمارة الأمتعة، وبالتالي لا يمكن إفتراض إستلام الناقل الأشياء المنقولة في حالة جيدة من الشاحن أو الراكب ما لم تكن هذه الحالة مثبتة في وثيقة النقل الجوي[2].

أمّا إذا كان ثابتا في وثائق النقل أن الأشياء المنقولة بحالة جيدة، وثبت أثناء التسليم أنها تعرضت لتلف تقوم قرينة على إخلال الناقل بالتزام المحافظة على سلامة البضاعة أو الأمتعة المسجلة على أساسه يسأل عن هذا الضرر[3].

ثانيا : إثبات الأضرار التي تصيب البضاعة والأمتعة

لا يكفي الإدعاء بحدوث ضرر ما أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة، بل يتوجب على المتضررين إثبات الضرر الذي أصاب الأشياء المنقولة أثناء عملية النقل يأخذ شكل إما الهلاك أو الضياع أو التلف، ويتمّ إثبات ذلك كما يلي :

1) في حالة الهلاك الكلي للبضاعة يكفي للمرسل إليه أن يقدم وثيقة النقل الجوي (LTA) التي تثبت إستلام الناقل للبضاعة، حيث يترتب عن عدم إمكانية تسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه نتيجة تحولها إلى حطام قيام مسؤولية الناقل الجوي عن هذه الأضرار[4].

---

[1] محكمة النقض المصرية ، قرار صادر بتاريخ 1990/03/19، طعن رقم 1766 السنة 52 مشار إليه في هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 295.

[2] تنص الجملة الأخيرة للفقرة الثانية من المادة 11 من اتفاقية وارسو على : " أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها أو تلك المتعلقة بحالتها الظاهرة فلا يحتج بها على الناقل ما لم يكن قد تحقق بنفسه من صحتها بحضور المرسل منه، وتمّ إثبات ذلك في خطاب النقل الجوي".

[3] C –AIX – en Provence 13/05/2014, BTL 2014, P212 (X..C/Lufthansa car go) ,Cass civ (1er ch) 17/02/2011, R.F.D.A.S 2011, P64 (Mme X C./Ibéria).

[4] LOKO- BALOSSA(E- J) L'influence du comportement de la victime sur l'appréciation de la responsabilité dans le transport aérien international , these pour le doctorat en droit université d'aix – marseille III, P202 ets.

2) في حالة الضياع الكلي لكل من البضاعة أو الأمتعة المسجلة تعتبر البضاعة – طبقا لنص المادة 13 فقرة 3 من اتفاقيتي وارسو ومونتريال – في حكم المفقود متى أقر الناقل بضياعها أو تلك التي لم تصل إلى مطار الوصول – خلال سبعة (07) أيام من التاريخ الذي كان يتعين أن تصل فيها – وجعلت المادة 17 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال 1999 – بالنسبة للأمتعة المسجلة– هذه المدة بـ 21 يوما، لأنّ انقضاء هذه المدة بمثابة قرينة على فقدان البضاعة، ويحق للمرسل إليه رفع دعواه في مواجهة الناقل من أجل الحصول على التعويض الكافي الناشئ عن عقد النقل[1]، أمّا إذا تبين بعد إنقضاء المدة – السالفة الذكر– أن البضاعة لم تفقد وإنّما تأخر وصولها فوصلت بعد إنقضاء المدة المحددة بنص الاتفاقية، فإنّ للمرسل إليه– في حالة عدم رفع الدعوى – الخيار بين أمرين :

أ– أن يرفض تسلم البضاعة على أساس فقدانها حكما ويرفع دعواه للمطالبة بالتعويض.

ب– أن يستلم البضاعة ويطالب بالتعويض على أساس التأخير في الاستلام[2].

3) أمّا في حالة الهلاك أو الضياع الجزئي للبضاعة أو الأمتعة المسجلة، فإنّ مسألة تقدير ذلك، يعود فيها إلى مقارنة وزن أو حجم البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو عدد الطرود المذكورة في وثيقة النقل الجوي (LTA) أو إستمارة نقل الأمتعة مع وزنها أو حجمها أو عددها الذي سلمه الناقل إلى المرسل إليه أو الراكب عند الوصول، والفرق في ذلك يتحمله الناقل[3] إلاّ إذا أثبت الناقل أنّه دون تحفظات على وثيقة النقل الجوي أو إستمارة نقل الأمتعة عن وزن البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو مقدارها أو عددها، وعند ذلك يتوجب على الشاحن أو المرسل إليه أو الراكب إثبات حقيقة مقدار الأشياء المنقولة عند الشحن، فإذا

---

[1] OVADIA(S) , La responsabilité du transporteur en droit aérien et en droit maritine – un essai de syntlese – thèse pour de doctorat, université d'aix-Marseille, 1986, P666 ets.

[2] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 164.

[3] OVADIA(S) ,Thèse, Op.cit , P69.

إستطاع إثبات ذلك يسأل الناقل الجوي عن الهلاك أو الضياع الجزئي للبضائع أو الأمتعة المسجلة[1].

4) وفي حالة تلف البضاعة أو الأمتعة المسجلة، فإذا كان ثابتا في وثيقة النقل الجوي أو إستمارة نقل الأمتعة أنّ الأشياء المنقولة بحالة جيدة، وثبت أثناء التسليم أنّها تعرضت للتلف، تقوم قرينة على إخلال الناقل بالتزام المحافظة على سلامتها، ويتعيّن على المتضرر أن يسارع بالاحتجاج لدى الناقل بمجرد إكتشافه للتلف فورا، وإلاّ واجهته قرينة التسليم المطابق أي قد تمّ تسليمها في حالة جيّدة وفقا لوثيقة النقل الجوي أو استمارة نقل الأمتعة، إلاّ أنّ هذه القرينة قابلة لإثبات عكسها، ممّا يجعل أنّ صعوبة هذا الإثبات قد تكون دفعا للمرسل إليه إلى الإسراع بالاحتجاج فور التسليم[2].

أمّا إذا لم يكن بإمكان المرسل إليه إكتشاف التلف عند التسليم كأن يكون التلف غير ظاهر، يتوجب عليه أن يبذل جهداً للتأكد من سلامة الأشياء المنقولة خلال المدد المنصوص عليها في الاتفاقية وإلاّ تعرض لجزاء عدم قبول دعواه المرفوعة بعد الميعاد[3].

المطلب الثالث:

مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير في عملية النقل

تنفرد الطائرة عن غيرها من وسائل النقل الأخرى بميزة السرعة الفائقة في إنجاز عملية النقل، لذلك كان طبيعيا أن يقع على عاتق الناقل الجوي الإلتزام باحترام مواعيد النقل، سواء أكان نقلا للركاب أو البضائع أو الأمتعة في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد المعقول عند عدم وجود هذا الإتفاق، بحيث يتعيّن مساءلته إذا أخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، رسالة، المرجع السابق، ص 353 وما يليها.

[2] BELOTTI (J) , Transport international de marchandies, Magnard- vubert- Paris, 4ème edition- 2012, PP 237 et 238.

[3] DEGROOT-TORAILLE (J), La livraison des marchandises dans les transports Maritimes terrestres aériens et Fluviaux , Thèse pour le doctora , université d'Aix- Marseille 1982, P162 ets.

يؤدي إلى إلحاق الضرر بالركاب أو مرسلي البضائع، لذلك يشترط في مسؤولية الناقل عن التأخير في عملية النقل أن يكون قد أخل بالواجب كإعتبار التأخير بمثابة إخلال بالعقد، فإذا تعهّد الناقل بنقل الركاب أو البضائع في وقت معين إلى المكان المحدد في العقد، ولم يقم بذلك يعتبر الأمر تأخيرا ويكون مبدئيا مسؤولا عنه.

لكن الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي لا تقضي بمسؤولية الناقل عن التأخير في حدّ ذاته، وإنّما عن الضرر الناجم عن التأخير، ممّا يستوجب ثبوت التأخير وتحقق الضرر، فلا تنشغل مسؤولية الناقل عن التأخير إذا لم يترتب عليه ضرر بالراكب أو الأمتعة أو البضاعة[1].

وتفصيلا لذلك نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع على النحو الآتي :

- الفرع الأول : معايير تحديد التأخير في عملية النقل.
- الفرع الثاني : مدى إنعكاس موقف الفقه على تقدير التأخير خلال فترة النقل الجوي.
- الفرع الثالث : الأضرار الناشئة عن التأخير.

الفرع الأول :

معايير تحديد التأخير في عملية النقل

يقصد بالتأخير "Le retard" تفويت الميعاد أو مجاوزته أي وصول الركاب أو البضائع أو الأمتعة إلى الجهة المقصودة بعد الميعاد المحدد في العقد أو الميعاد المتفق عليه، أو الميعاد الذي يقضي به العرف، باعتبار أنّ الناقل الجوي يلتزم بتنفيذ عقد النقل في

[1] عائشة فضيل، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي ، مجلة المناهج – المغرب، ص 69 وما يليها.

الميعاد المتفق عليه سواء كان محددا في عقد النقل أو يكون محددا من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد إقلاع طائراتها.

ولقد ثارت مناقشات طويلة حول مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في عملية النقل، نتيجة الصراع بين المصالح المتعارضة والمتباعدة بين الناقلين الجويين اللذين يسعون إلى رفض الأخذ بمبدأ مسؤولية الناقل الجوي، أو إلى الأخذ بها في حدود ضيقة جدا، ودفع أقل تعويض ممكن من جهة، ومستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين اللذين تكمن مصلحتهم في إنعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في جميع الحالات التي يحدث فيها إخلال بالنقل في الميعاد حتى ولو كان يسيرا، والتعويض عن كافة الأضرار التي لحقتهم من جراء ذلك.

ولقد حاول القضاء حسم هذا الصراع بين الطرفين، لكن أحكامه جاءت متضاربة، حيث إنقسمت إلى إتجاهين أساسيين :

- الإتجاه الأول : إعتنقت فيه بعض الأحكام القضائية المعيار الشخصي في تقدير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير (أولا)
- الإتجاه الثاني : وهو الإتجاه الغالب في القضاء، فقد أخذ بالمعيار الموضوعي في تقدير التأخير (ثانيا).

أولا : المعيار الشخصي في تقدير التأخير.

يقصد بالتأخير – حسب المعيار الشخصي– هو الخطأ الجسيم الذي يرتكبه الناقل أثناء عملية النقل أدى إلى التأخير في وصول الركاب أو البضائع أو الأمتعة[1]، كان تتعرض

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 175.

البضاعة إلى تأخير غير عادي بوصولها متأخرة (17) يوما عن اليوم المحدد للطيران وعدم تناسب ذلك مع ميزة السرعة التي يتمتع بها النقل الجوي[1].

ويقع عبء إثبات خطا الناقل على عاتق المتضرر (الراكب أو الشاحن) وفي حالة عجزه إثبات ذلك، فإن الناقل لا يكون مسؤولا عن التأخير إستنادا إلى الشروط التي أدرجت في عقد النقل، والمتضمنة إعفائه من المسؤولية عن التأخير أو الحد منها، والتي تعد من قبيل الشروط المخففة للمسؤولية [2].

وبموجب هذا المعيار قضت محكمة إستئناف "ليون" بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي أصاب البضاعة نتيجة التأخير في عملية نقلها من باريس إلى نيامي عاصمة النيجر، على أساس الخطأ الجسيم الذي ارتكبه الناقل الجوي[3]، لكن بالمقابل قضت محكمة إستئناف لاهاي بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في نقل شحنة من حيوان الفيزون الشهير بفرائه الثمينة عن طريق الجو من نيويورك إلى أمستردام لعدّة أيام أدّى إلى هلاك بعضها، على أساس أنّ المتضرر لم يثبت أنّ الناقل قد ارتكب ما من شأنه أن يخالف مبدأ حسن النية في تنفيذ العقد وبالتالي لم يرتكب خطأ جسيما أثناء ذلك[4]، وهو نفس المعيار الذي أخذت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 2006/06/27، حيث قضت بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن إلغاء الرحلة الجوية التي تربط بين نابولي وباريس بسبب إضراب عمال المراقبة الجوية لمطار نابولي، على أساس إنعدام الخطأ الجسيم للناقل لإستحالةإتخاذ التدابير الضرورية التي من شأنها تفادي وقوع التأخير[5].

ورغم تأييد جانب من الفقه – وكذلك القضاء في بعض أحكامه– الأخذ بالمعيار الشخصي إلاّ أنّه لم يسلم من بعض الانتقادات منها :

---

[1] C.A Paris (5ech), 14/11/1974, R.F.D.A 1975, P60 (iran-AIR C./Générale Géophysique).

[2] مصطفى قطان، المرجع السابق ، ص 20 .

[3] C.A lyon (1erch) 17/02/1983, R.F.D.A 1983, P228(assarneHelvetia C./Air france note Grelliere.V).

[4] C-A de la Haye 08/03/1962, cite par SUNDERG(J) quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien,op-cit, P139 ets.

[5] Cass.CIV(1erch), 27/06/2006, R.F.D.A.S 2006 P427.

1) إنّ الأخذ بالمعيار الشخصي في تقدير التأخير، يؤدي عمليا إلى قلب عبء الإثبات بحيث لا يسأل الناقل على تعويض الأضرار الناتجة عن التأخير ما لم يتمكن المتضرر (الراكب أو الشاحن) من إثبات أنّ هذا التأخير مرجعه خطأ الناقل، وهذا يتعارض مع أساس المسؤولية عن التأخير المقررة سواء في المادة 19 من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، أو المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري لعام 1998، والتي تقوم كلّ منها على أساس إفتراض خطأ الناقل ولا يطالب المضرور بإثبات خطأ الناقل[1].

2) إنّ إدراج الناقل الجوي شروط الإياتا (I.A.T.A) في عقد النقل وخاصة المادة 10 فقرة (1) من شروط نقل المسافرين والمادة 6 فقرة (3-أ) من شروط نقل البضائع، التي تقضي بأنّ مواعيد إقلاع وهبوط الطائرة المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد لا تعد جزءا من عقد النقل، تتعارض مع التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير -السالفة الذكر- لأنّ هذه الشروط لا تعتبر معاهدة أو قانون، بل تعدّ من قبيل قواعد إتفاقية التي لا ينبغي أن تتعارض مع أحكام المعاهدات الدولية أو أحكام القوانين الداخلية[2].

3) إنّ شروط الإياتا (I.A.T.A) التي تهدف إلى إعفاء الناقل من أي مسؤولية عن النتائج الضارة التي تحدث، إلاّ إذا ثبت خطأ جسيم يجب نسبته إلى الناقل أو تابعيه أو كان التأخير غير عادي يعد خروج صريح على المبادئ القانونية التي تقررها كلّ من المادة 23 من إتفاقية وارسو 1929 المعدلة والمادة 26 من إتفاقية مونتريال 1999 والتي تقتضي بطلان كلّ شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير أو تقرير حد أدنى من الحد المقرر[(3)]، وذلك حماية لجمهور الركاب والشاحنين، والاعتراف بمسؤولية الناقل عن الأضرار

---

[1] ELARINY (M.F) , La responsabilité du transporteur aérien pour retard d'après l'article 19 de la convention de Varsovie le 1929, thèse pour le doctorat, université de paris, P54.

[2] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة ، المرجع السابق، ص 366 .

[3] محمد موسى محمد دياب، رسالة ، المرجع السابق، ص 127، عائشة فضيل ، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي ، المقال السابق، ص 82.

التي تحدث نتيجة التأخير ولو تضمن العقد شروطا كهذه، لأن بطلان هذه الشروط لا يترتب عليه بطلان العقد بكامله[1].

ولكن يعاب على المشرع الجزائري عدم نصه في قانون الطيران المدني الجزائري لعام 1998 المعدل على بطلان أي اشتراط يضعه الناقل في عقد النقل يهدف إلى إعفائه من المسؤولية عن التأخير أو الحد منها، رغم نصه على ذلك في قانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية الملغى من خلال المادة 78 منه[2]، حيث كان من الأجدر على المشرع الجزائري أن يبقي ما ورد في هذا النص حماية لحقوق الركاب والشاحنين.

ثانيا : المعيار الموضوعي في تقدير التأخير

يقصد بالتأخير – حسب أنصار هذا الاتجاه – تجاوز مدة النقل بكثير الحد المعقول الذي كان محل إعتبار العميل سواء كان راكبا أو شاحنا عندما إختار الطائرة لتكون وسيلة نقله لتميزها بالسرعة الفائقة في إنجاز عملية النقل، فالناقل – وفقا لهذا المعيار– يسأل عن التأخير غير العادي "Anormal"في عملية النقل، وذلك عند تجاوز بدرجة كبيرة الميعاد الذي كان يجب أن يصل فيه الراكب أو البضاعة، أمّا إذا كان التأخير عاديا "Normal" أي بسيطا، لا تقوم مسؤولية الناقل الجوي ولا يسأل عنها، وذلك حتّى لا يكون تنفيذ إلتزام السرعة على حساب إلتزام السلامة[3].

وهكذا يبطل كلّ شرط من شأنه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية الناجمة عن التأخير غير العادي في عملية النقل– وفقا لشروط إياتا (IATA)– أو إقامة حد أدنى من حدود المسؤولية عن التأخير، إلاّ انّ بطلان هذا الشرط لا يقضي بطلان عقد النقل، في حين

---

[1] MATEESCO MATTE(N) , Traite de droit aérien aéronautique, op.cit , PP 409 et 410. SUNDBERG(J) quelques aspeets de la responsabilité pour retard en droit aérien, op.cit, P146.

[2] تنص المادة 78 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية على أنّه : "بإستثناء الشروط المتعلقة بالخسائر التي يمكن أن تنتج عن طبيعة الأشياء المنقولة أو عن عيب خاص بها، يعد كلّ شرط آخر يرمي إلى إبراء ذمة الناقل من المسؤولية أو إلى إقامة حد أدنى من الحدود المضبوطة بموجب هذا القانون ملغى ودون مفعول، إلاّ أنّ إلغاء الشرط لا يقضي ببطلان عقد النقل الذي يضلّ خاضعا لأحكام القانون هذا. "

[3] DEJUGLART(M), Traite de droit Aérien , T1, 2e édition par : DU PONTAVICE(E), DE LA ROCHERE (J-D), MILLER (G-M), Op.cit, PP 1139 et 1140.

تكون شروط "IATA" التي تقر بإعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير غير العادي صحيحة ونافذة مهما كان قدر الضرر الحاصل[1].

وقد أخذ القضاء – في العديد من أحكامه –[2]بهذا المعيار، حيث قضت محكمة باريس بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في إرسال مجموعة من الطرود من باريس إلى دبي بالإمارات العربية المتحدة لمدة 50 يوما، على أساس أنّ مدة التأخير تعدّ غير عادية تتجاوز بدرجة كبيرة الميعاد الذي كان يجب أن تصل فيه البضاعة، وأنّ الناقل الجوي لم يقم الدليل على أنّه هو وتابعوه قد إتّخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو إستحال عليهم إتّخاذها[3]، كما قضى المجلس القضائي للإتحاد الأوروبي "Cour de justice de l'Union Européenne" في قراره الصادر بتاريخ 2012/10/23 بمسؤولية الناقل الجوي، عن الضرر الذي أصاب عائلة "Nelson" الناجم عن تأخير الرحلة الجوية بين لقوس (نيجيريا) وفرانكفورت (ألمانيا) بأكثر من 24 ساعة الذي يعدّ تأخير غير عادي في عملية النقل طبقا للمادتين 6–7 من التنظيم الأوروبي رقم 261/ 2004 (Règlement (CE) N° 261/2004)[4].

ورغم ذلك لم يسلم المعيار الموضوعي في تقدير التأخير من الانتقادات منها :

1) إنّ المعيار الموضوعي مثله مثل المعيار الشخصي يقيم مسؤولية إثبات خطأ الناقل على عاتق المتضرر (الراكب أو الشاحن)، وهذا يتعارض مع نظام مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير المقررة في المادة 19 من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، والمادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، القائمة على أساس الخطأ المفترض من

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 178.

[2] T.com , Paris (3e ch), 16/09/1987, R.F.D.A 1988, P64 (Sté l'étoile de l'inde C./Pakistan international A-irlines). Cass.CIV(1er ch) 27/03/1984, R.F.D.A 1984, P287 (AIR France C./Mahbois et..), C-A , Paris , 30/05/1975, R.F.D.A 1975, P395 (Ets perrony C./Ethiopian AIRLINES).

[3] T.Com, Paris (5 ch) 09/01/1979, R.F.D.A 1979 P229 (Fret et transit Aérien C./Trans- Mediterranean Air Ways).

[4] C.J.U.E (grand ch) 23/10/2012, R.F.D.A.S 2012, P433, (Affaire C-581) 10 Oposant Famille Nelson C./Deutsh Lufthansa …) .

جانب الناقل، الذي يعتبر مسؤولا عن الضرر بمجرد إثبات المتضرر أن إخلال الناقل بالتزامه في الميعاد قد سبب له ضررا[1].

2) إنّ الأخذ بشروط إياتا "IATA" التي تعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير البسيط يتعارض مع أحكام المادة 23 من إتفاقية وارسو والمادة 26 من إتفاقية مونتريال، التي تؤكد بطلان كلّ شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها[2].

3) إنّ فكرة التأخير غير مضبوطة، لصعوبة التمييز بين متى يكون التأخير العادي والتأخير غير العادي في النقل الجوي خاصة أن أمر تحديد ذلك متروك تقديره لقاضي الموضوع، وبالتالي يختلف أمر تقديره من قاضي إلى آخر وفقا للأعراف التجارية والعادات التي تختلف من دولة إلى أخرى[3].

4) إنّ إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن التأخير البسيط يعدّ إجحافا في حقّ المتضرر (الراكب أو الشاحن) في جبر الضرر، خصوصا عندما يترتب عن التأخير البسيط ضرراً يساوي أو يفوق أحيانا الضرر الناجم عن التأخير غير العادي[4].

5) واخيرا إنّ إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن التأخير البسيط يعدّ بمثابة مكافأة له وإن كان بصورة غير مباشرة، مما سيجعله يتهاون في بذل المجهودات الضرورية لتفادي وقوع التأخير في عملية النقل، والعمل على الالتزام بجدول مواعيد الرحلات المعلنة، لذلك نجد الناقل الجوي يسعى إلى الإلتزام بتنفيذ النقل في المواعيد المعلنة فيها، وبالتالي يعتبر الجدول جزءا من مضمون العقد، وتقوم مسؤولية الناقل إذا خالف المواعيد المحددة فيه[5].

---

[1] فاروق أحمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، رسالة ، المرجع السابق، ص 365 .

[2] المختار بكور ، رسالة، المرجع السابق ، ص 69 و 70 ، عائشة فضيل، المسؤولية عن التأخير في النقل الجوي، المقال السابق، ص 84.

[3] ELARINY(M.F), La Responsabilité du transporteur aérien pour retard d'apprés L'article 19 de la convention de Varsovie de 1929, thèse op.cit PP 77-80.

[4] المختار بكور ، رسالة، لمرجع السابق، ص 69 .

[5] ضياء علي أحمد نعمان ، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة ، المرجع السابق، ص 181.

الفرع الثاني :

مدى إنعكاس موقف الفقه على تقدير التأخير خلال فترة النقل الجوي

إنّ تحديد مدة النقل الجوي أو فترته نقطة في غاية الأهمية حيث لا يكفي لقيام مسؤولية الناقل الجوي أن يقع التأخير، بل يجب أن يقع هذا التأخير أثناء فترة النقل الجوي.

فالتساؤل الذي يثار هنا : كيف يتمّ تحديد " فترة النقل الجوي" التي ينبغي حدوث التأخير خلالها؟ وكيف يمكن تفسيرها؟

لقد ثار خلاف فقهي حول الفترة الزمنية التي يحدث فيها التأخير، وسبب الخلاف أن الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي – على الصعيدين الدولي والداخلي – من خلال نص المادة 19 من إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 – بالنسبة للنقل الجوي الدولي – والمادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 بالنسبة للنقل الجوي الداخلي– لم تبين فترة النقل الجوي مثل ما جاء بنص المادتين 17 و18 من إتفاقيتي وارسو مونتريال والمادتين 145 و 146 من قانون الطيران المدني الجزائري التي حددت فترة النقل الجوي سواء في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة المسجلة[1].

وإنقسمت الآراء الفقهية – حول هذه المسألة– بين الأخذ بالمفهوم المضيق أو الموسع في تقدير التأخير خلال فترة النقل الجوي من جهة (أولا) والأخذ بالإحالة على نص آخر غير النص المنظم لمسؤولية الناقل عن التأخير من جهة أخرى (ثانيا).

أولا: تقدير التأخير خلال فترة النقل الجوي بين التضييق والتوسيع.

إختلف الفقه بصدد تحديد فترة النقل الجوي في المسؤولية عن أضرار التأخير إختلافا كبيرا، وإنقسم حول هذه المسألة إلى أربعة (04) إتجاهات رئيسية، إتجاهين منها عمدتا إلى تفسير فترة النقل إنطلاقا من داخل النص لكنهما إختلفا في تفسير هذه الفترة، حيث ذهب

[1] هشام فضلى ، المرجع السابق، ص 27.

جانب من الفقه إلى التضييق من فترة النقل في المسؤولية عن التأخير، بينما ذهب جانب آخر من الفقه إلى التوسعة في هذه الفترة.

1) الإتجاه المضيق في تقدير التأخير في فترة النقل :

يتزعم هذا الإتجاه الفقيه الهولندي جوديس "Goedhuis" والذي يرى أن فترة النقل الجوي بالنسبة للتأخير تنحصر في تلك الفترة التي تبدأ من لحظة إقلاع الطائرة من مطار القيام وتنتهي في لحظة هبوطها في مطار الوصول، أي وحوب تفسير فترة النقل الجوي تفسيرا ضيقا، ومن تمّ تقتصر فترة النقل الجوي في حالة التأخير على الفترة التي تكون الطائرة في حالة الطيران[1]، وبالتالي لا تسري أحكام الإتفاقية على التأخير الذي يحدث قبل إقلاع الطائرة من مطار القيام، أو بعد وصول الطائرة في مطار الوصول، ويستند الفقيه " جوديس" في ذلك على إستخدام المشرع الدولي في نص المادة 19 من إتفاقية وارسو 1929 لكلمة " بطريق الجو" أي تلك الفترة التي تكون الطائرة محلقة في الجو[2].

كما يرى صاحب هذا الرأي أنّ واضعي إتفاقية وارسو حددوا فترة النقل الجوي بالنسبة لنقل الركاب في المادة 17 فقرة (1) منها، بحيث تشمل فترة وجود الراكب على متن الطائرة وأثناء عمليات الصعود والهبوط، وبالمثل فترة النقل الجوي بالنسبة لنقل البضائع أو الأمتعة في حراسة الناقل سواء في المطار أو في داخل الطائرة أو في مكان ما في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار، إلاّ أن الإتفاقية لم تنتهج نفس النهج بالنسبة لفترة النقل الجوي المنصوص عليها في المادة 19 منها، التي جاءت مغايرة لصياغة المادتين 17 و 18 من الإتفاقية الغرض منه إعطاء فترة للنقل مغايرة[3].

ويكاد يجمع الفقه على إنتقاد هذا التفسير الضيق لفترة النقل الجوي الذي يؤدي إلى إفراغ مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير ، مستندين في ذلك على أنّ التأخير غالبا ما يقع قبل أن تقلع الطائرة أو بعد أن تهبط في مطار الوصول، لأن قصر فترة النقل الجوي

---

[1] GOEDHUIS (D) ,Op.cit , P 166 ets.

[2] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 156.

[3] محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، القانون ، المرجع السابق، ص 152.

-SUNDBERY (J), Quelques aspeets de la responsabilité pour retard en droit aérien, op.cit, P 139 ets.

على تلك الفترة التي تكون فيها الطائرة في الجو ، يجعل من الصعب على المتضرر (الراكب أو الشاحن) إقامة الدليل على وقوع التأخير أثناء تلك الفترة[1].

كما يعاب على هذا الرأي أنّه لا يتفق مع مضمون المادة 19 من إتفاقية وارسو التي تتكلم عن التأخير في النقل لا في الطيران[2].

2) الإتجاه الموسع في تقدير التأخير في فترة النقل :

يتزعمه الفقيه دريون "DRION" والذي يرى أنّ التأخير في النقل الجوي للركاب والبضائع يقع في كلّ حالة يتم فيها النقل الجوي متأخرا عما هو محدد في عقد النقل المبرم مع الناقل، فالمادة 19 من إتفاقية وارسو 1929 المعدلة لم تتعرض لفترة المسؤولية عن التأخير، وإنّما تطرقت إلى التأخير في النقل الجوي الذي يمكن تحديده بلحظة نزول الراكب أو تفريغ البضاعة من الطائرة في مطار الوصول، وعليه لا يهم اللحظة التي وقع فيها الحدث الذي تسبب في التأخير، وإنّما العبرة فيما إذا كان الراكب أو البضاعة قد وصلا إلى المقصد النهائي في الميعاد المتفق عليه أم لا [3].

فإذا تمّ ذلك متأخرا عما هو منصوص عليه في عقد النقل، كان هناك تأخير في عملية النقل يسأل عنه الناقل الجوي، أما إذا كان نزول الراكب أو تفريغ البضاعة من الطائرة في مطار الوصول قد تم في الميعاد المتفق عليه، فلا يكون هناك تأخير في عملية النقل يجعل الناقل مسؤولا عنه وفقا للمادة 19 من الإتفاقية، حتى ولو حدث هذا التأخير بعد لحظة وصول الراكب أو البضاعة إلى مطار الوصول كالتأخير الذي يحدث بسبب إجراءات الجمارك والتفتيش، فمثل هذا التأخير لا يخضع لنظام المسؤولية عن التأخير المقررة في إتفاقية وارسو 1929 المعدلة وإنّما يخضع للقانون الداخلي الواجب التطبيق[4].

---

[1] COQUOZ (R) , Op.cit , P131, SESSELI(J) , Thèse , op.cit, PP 36 et 37, RIESE et LACOUR, op.cit , P267 ets, LITVINE(M) , op.cit, P208 ets.

[2] محمد فريد العريني ، القانون الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع السابق، ص 115.

[3] فاروق أحمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة ، المرجع السابق، ص 269.

[4] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة و المقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 185 و 186.

لكن يعاب على هذا الإتجاه أنّه لا يتفق تماماً مع العبرة من تقرير مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الراكب أو الشاحن الناجمة عن التأخير عند تحديده للتأخير في النقل بلحظة نزول الراكب أو تفريغ البضاعة من الطائرة في مطار الوصول، لأنّ التأخير في النقل يرتبط بفترة النقل الجوي لا تنتهي بنزول الراكب من الطائرة أو تفريغ البضاعة منها، بل يمتد إلى غاية وصول الراكب إلى مكان أمن في مطار الوصول ، ويمتد أيضا إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في ذلك المطار[1].

ثانيا : تقدير التأخير أثناء فترة النقل على أساس الإحالة

إعتمدت بعض الإتجاهات الفقهية في تحديد فترة النقل التي يقع خلالها التأخير على أساس الإحالة على نص آخر غير النص المنظم لمسؤولية الناقل عن التأخير، حيث يرى جانب من الفقه يتزعمه الفقيه موريس ليموان "Maurice Lemoine" أنّ فترة النقل الجوي التي يجب وقوع التأخير خلالها والمنصوص عليها في المادة 19 من إتفاقية وارسو 1929 هي نفس الفترة التي حددتها المادة 18 من الاتفاقية، الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن البضاعة بجميع بصورها من هلاك أو ضياع أو تلف[2]، حيث يقوم هذا الرأي على أساس المماثلة في الضرر الناجم عن التأخير والضرر الناتج عن الإخلال بإلتزام المحافظة على البضاعة[3].

رغم أنّ هذا الإتجاه يتماشى مع التأخير الذي يصيب البضاعة عندما تتحدد فترة النقل الجوي طبق للمادة 19 بالإحالة على المادة 18 من الإتفاقية، إلاّ أنه لم يسلم من النقد فيما يخصّ التأخير في نقل الركاب، حيث لا يمكن تصور أن تحدث نفس الأضرار التي ذكرتها المادة 18 والمتمثلة في التلف أو الضياع أو الهلاك في حالة نقل الأشخاص[4].

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 126.

[2] LEMOINE(M) ,op.cit, P 561, LITVINE (M), op.cit, P208 ets, SESSELI(J) , Thèse, op.cit,P36.

[3] C-A-Paris 14/03/1960, R.F.D.A 1960, P 317(Transports Mondiaux C./Air France et sté Lufthansa) .

[4] محمود فريد العريني القانون الجوي – النقل الجوي الدولي والداخلي- المرجع السابق، ص 225 و 226 .

إستدراكا للنقائص وتفاديا للإنتقادات التي تلقاها هذا الإتجاه، ذهب جانب آخر من الفقه – وهو الإتجاه الغالب في الفقه- إلى أنّ مسؤولية الناقل الجوي تنعقد ليس فقط عن التأخير الذي يقع في فترة النقل بالمفهوم الضيق لنص المادة 19 من إتفاقية وارسو، بل تشمل أيضا كلّ تأخير يحدث أثناء عملية النقل وبمناسبته، مستندين في ذلك بأنّ المادة 19 من الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن التأخير قد أحالت ضمنا فيما يتعلق بفترة النقل الجوي التي يجب حصول التأخير أثناءها إلى المادتين 17 و18 من الإتفاقية اللتين تحددان فترة النقل الجوي[1].

وبالتالي يعتبر الناقل مسؤولا عن أي تأخير يحدث من اللحظة التي يكون فيها الراكب في رعاية الناقل أي خلال الفترة الزمنية التي يكون فيها الراكب على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط إلى غاية التخلص من سيطرة الناقل أو أحد تابعيه بدخوله مباني مطار الوصول[2]، كما يكون الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير في نقل البضائع والأمتعة متى وقع التأخير خلال الفترة التي تكون الأشياء المنقولة في حراسة الناقل سواء كان ذلك في المطار أو على متن الطائرة أو في أي مكان آخر في حالة الهبوط الاضطراري خارج المطار، وعليه تقوم المسؤولية عن التأخير مثلا إذا أقلعت الطائرة متأخرة عن الميعاد المحدد لإقلاعها، ولو كانت فترة الطيران ذاتها لم تتغير، أو هبطت في نقطة توقف لم تكن مقررة، ولو كانت الطائرة قد أقلعت في الميعاد، أو إذا تم تفريغ البضاعة في وقت متأخر مع أن الطائرة قد وصلت إلى مطار الوصول في ميعادها [3].

ويدعم أصحاب هذا الإتجاه موقفهم على أنّه يحفظ لنظام المسؤولية الذي قررته إتفاقية وارسو وحدته وتناسقه، لأنّها فرضت على الناقل نظاما للمسؤولية عن التأخير يقوم على أساس الخطأ المفترض سواء في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة، الذي حملته إلتزاما

[1] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 313 و312، فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 185.
[2] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 290 و 291، محمد بهجت عبد الله أمين فايد، المرجع السابق، ص 115.
[3] محمود فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي- المرجع السابق، ص 228.

ببذل عناية في المحافظة على سلامة الركاب والبضائع والأمتعة، ويسري هذا الإلتزام خلال فترة زمنية محددة نصت عليها المادتين 17 و18 من إتفاقية وارسو[1].

ولعلّ إطمئنان المشاركين في المؤتمر المنعقد في مونتريال 1999 إلى أنّ الجانب الغالب من الفقه يذهب مع هذا الرأي، حيث إستقرّ على الأخذ به، ممّا أدّى إلى عدم تغيير النص في إتفاقية مونتريال 1999 الجديدة[2].

وفي غياب تعريف التأخير الذي يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل الجوي عملت بعض التشريعات الداخلية على إعطاء تعريف للتأخير ، وفي هذا الصدد قام البرلمان والمجلس الأوروبيين بتحديد مفهوم التأخير الذي يعطي الحق للراكب في متابعة الناقل طبقا للمادة 19 من إتفاقية مونتريال 1999- وهو التأخير المهم- الذي يتحدد بالكيفية التالية:

- إمّا ساعتين أو أكثر بالنسبة للرحلات 1500 على الأقل.
- إمّا ثلاث ساعات أو أكثر بالنسبة للرحلات التي تفوق 1500 كيلومتر وتصل حتى 3500 كيلومتر ولكلّ الرحلات داخل الإتحاد التي تفوق 1500 كيلومتر.
- إمّا أربع ساعات أو أكثر لكلّ الرحلات التي تفوق 3500 كيلومتر.

كما يستفيد الناقل من تكفل من حيث الإعلام والإطعام والمبيت بالفندق، زيادة عن حق راكب في استرداد تذكرة السفر من وصل التأخير إلى خمس ساعات على الأقل[3]، و هو نفس النهج الذي أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 175/16 المؤرخ في 14 يونيو 2016 المحدد لشروط و كيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي.

---

[1] فاروق أحمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، رسالة ، المرجع السابق، ص 371 وما يليها.
[2] محمود أحمد الكندري ، المرجع السابق، ص 127.
[3] Règlement (C E) , N°26/2004 du 11/02/2004 Abrogeant le règlement (CEE) N° 295/91 (Jo L46, P1).

الفرع الثالث :

الأضرار الناشئة عن التأخير في عملية النقل

لكي تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن تأخيره في تنفيذه إلتزامه يجب أن يترتب عن هذا التأخير ضرر يلحق بالراكب أو مرسل البضاعة، فمجرد التأخير لا يقيم المسؤولية على الناقل وإنما تقوم المسؤولية عن الضرر الذي ينجم عن هذا التأخير، لأنّ التأخير في حدّ ذاته ليس ضررا وإن كان يصلح أن يكون مصدرا لهذا الضرر.

ولم تبين الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي نوع الأضرار القابلة للتعويض في حالة التأخير، ولم توضح ما المقصود بالضرر الناجم عن التأخير، لذا يتمّ تحديد الضرر القابل للتعويض ونوعه وعناصره طبقا لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق وفقا لقواعد الإسناد في قانون القاضي يكون فيها التعويض عن الأضرار سواء كانت مادية أو معنوية على قدر ما لحقه من خسارة وما فاته من كسب (أولا)، لكن يثار التساؤل حول مدى قابلية الضرر الناجم عن التأخير للتعويض عند إرتباطه بأضرار أخرى من جهة (ثانيا) ، والأضرار التي تصيب الركاب عند رفض الناقل السماح لأحد الركاب بالصعود على متن الطائرة أو في حالة إلغاء الرحلات من جهة أخرى (ثالثا) .

أولا : صور الأضرار الناجمة عن التأخير في عملية النقل :

تنقسم الأضرار الناجمة عن التأخير في عملية النقل التي تصيب كلّ من ركاب أو شاحنين إلى ضرر مادي وآخر معنوي.

1) الضرر المادي (Matériel) :

هو ضرر يصيب المتضرر في جسمه أو ماله، وتتعدد صور هذا الضرر الذي يصيب الراكب أو الأمتعة أو البضاعة بسبب التأخير في تنفيذ عملية النقل[1]، فقد تتأخر

[1] ELARINY. (M.F) , La responsabilité du transporteur aérien pour retard d'apres l'article 19 le convention de Varsovie le 1929, Thèse op.cit, P 162 ets.

الرحلة لبضع ساعات على إثر ذلك يضطرّ الراكب إلى تحمل مصاريف الإقامة خلال هذه المدّة، وقد يفضّل بعضهم مواصلة الرحلة بوسائل نقل أخرى فيتكبّدون مصاريف إضافية، كلّ ذلك ضرر مادي أقر فيه القضاء بوجوب التعويض عنه[1].

ففي قضية السيد م. أحمد ضد الخطوط الجوية الجزائرية، تأخرت رحلة العودة التي تربط بين بجاية ومرسيليا بأربعة ساعات، حيث فوت هذا التأخير على الراكب فرصة التنقل إلى باريس عبر القطار السريع (TVG)، فإضطرّ إلى المبيت بمرسيليا ممّا كبده مصاريف إضافية، حيث أقرت محكمة النقض الفرنسية بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر المادي الذي أصاب الراكب من جرّاء التأخير في تنفيذ عملية النقل ممّا يستوجب التعويض عنه[2].

كما أقرّت محكمة النقض الفرنسية – في قضية م. نصر الدين ضد الخطوط الجوية الجزائرية بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي أصاب الراكب نتيجة تأخير الرحلة الجوية التي تربط بين عنابة وباريس أكثر من أربع ساعات، فوت هذا التأخير على الراكب التنقل إلى مقرّ إقامته الذي حجز فيه، حيث إضطر إلى مواصلة الرحلة بوسيلة نقل أخرى فتكبد مصاريف إضافية، مما يستوجب التعويض عن الأضرار المادية[3].

كما يمكن للتأخير أن يرتب ضررا ماديا في حالة التأخير في نقل الأمتعة المسجلة ينجم عن ذلك تكاليف إضافية بسبب التأخير في إستلام الحقيبة، أو إضاعة فرصة مواصلة الرحلة الجوية اللاحقة، أو حرمان المسافر من التمتع بالإجازة السنوية أو التعرض للمتاعب ...إلخ[4]. لذلك قضت محكمة (Bebigny) في حكمها الصادر بتاريخ 1984/01/18 بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر المادي الذي أصاب الراكبة من جراء تأخير وصول

[1] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق ، ص 386.
[2] Cass- Civ (1e ch), 11/02/2010, R.F.D.A.S 2010, P64 ets.
[3] Cass CIV (1er ch) 05/12/2012, R.F.D.A.S 2012, P429
[4] DUPONT (P-M) , Droit aérien – Souverainete et libertés , Editions A.PEDONE- Paris- 2015, P385.

الأمتعة المسجلة الذي يستوجب التعويض عنه استنادا لنص المادتين 19 و22 من إتفاقية وارسو 1929 المعدلة [1].

كما يميل كلّ من الفقه [2] والقضاء – في العديد من أحكامه –[3] إلى تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في تنفيذ عملية النقل الجوي للبضائع في الحالة التي يكون فيها الضرر ناشئا عن الإخلال بأحد إلتزاماته الأساسية يولدها عقد النقل، وهو الإلتزام بنقل البضائع في الميعاد، الذي يستوجب تعويض المتضررين عن الأضرار المادية، وهو ما قضت به المحكمة التجارية بباريس في حكمها الصادر بتاريخ 1983/12/13، والذي أقرت فيه بمسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لوصول البضاعة متأخرة (10) أيام عن اليوم المحدد للطيران رغم أنّه مكتوب عليها "عاجل جدا"، ممّا يسبب ضررا ماديا يستوجب التعويض عنه[4].

كما يعدّ تفويت الفرصة "Le Gain manqué" من أهمّ الأضرار المادية التي تصيب مستعملي الطائرة جراء التأخير، لأنّ تفويت الفرصة يستوجب التعويض عن ضياع الفرصة في حدّ ذاتها، طالما كان بإمكان المضرور إثبات الضرر وجديّة وحقيقة الفرصة الضائعة، ذلك أنّ الفرصة إذا كانت أمرا محتملا فإنّ تفويت الفرصة يعدّ أمرا محققا يستوجب التعويض عنه[5]، حيث أقرّ القضاء بأنّ الناقل الجوي مسؤول عن التأخير الذي أدى إلى عدم وصول أجهزة الضوء والصوت الخاصّة بإحدى الفنانات إلى مكان الاستعراض، فوت عليها فرصة

---

[1] T.G. inc , Bobigny, 18/01/1984, R.F.D.A 1984, P95 (Bengeloune C./Air Afrique).

[2] SESSELI (J) , Thèse, op.cit, P36, COQUOZ(R), op.cit, P132, RIESE et LACOUR, op.cit, P267, MATEESCO MATTE(N), op.cit, P409.

[3] Cass- CIV(1er ch) 02/04/2014, R.F.D.A.S 2014, P242 ets (M.et Mme X C/Air France), C.J.U.E (5e ch) 14/11/2014, R.F.D.A.S 2014, P478 (Mmes siewert c./condor) , cass. CIV(1er ch) 05/07/2005, R.F.D.A.S 2005, P352 ets , (M.X.C / Air France).

[4] T-com . Paris (15e ch) , 13/12/1983, R.F.D.A 1985, P217 ets (ste de peintures meyer c/Fretairmer et ste internationale Air cargo).

[5] عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق ، ص 298.

تقديم إستعراضها، لذلك أقر القاضي بمسؤولية الناقل الجوي عما لحق المتضررة من خسارة وما فاتها من كسب نتيجة تأخيره في عملية النقل[1].

2) الضرر المعنوي :

يمكن أن يترتب عن التأخير في عملية النقل ضررا معنويا يستوجب التعويض بسبب الانزعاج و الآلام النفسية والمعنوية التي تصيب المتضررين من ركاب أو شاحنين والتي تسبب فيها الناقل الجوي نتيجة هذا التأخير[2]، حيث أقرّ القضاء الفرنسي على جواز تعويض الراكب أو الشاحن عما لحقهم من ضرر معنوي الناجم عن التأخير في عملية النقل، كمسؤولية الناقل الجوي عن تأخر وصول جثة جزائري مسلم من فرنسا إلى الجزائر إلاّ بعد 20 يوما، مما فوت على أهل الميت إتباع المراسيم الدينية في دفنه[3]، أو تأخر وصول عتاد إفتتاح المطعم في الميعاد المحدد خاصة وأنّ صاحب المطعم قام بدعاية لهذا الإفتتاح في إحدى المجلات، وأنّ الزبائن الذين جذبتهم الدعاية وجدوا أبواب المطعم مغلقة، مما سبب لصاحب المطعم أضرارا معنوية وآلاما نفسية تستحق التعويض عنها[4]، كما أعتبر الناقل الجوي مسؤولا عن التأخير في إيصال زوجين "Mme Audes et M.Lionel"في رحلة العودة إستغرق أربعة (04) أيام الأمر الذي أدّى إلى إنزعاجهما وعدم التمتع برحلتهما، مما أدى إلى تضررهما نفسيا[5].

ثانيا : مدى قابلية التعويض عن أضرار التأخير عند إرتباطها بالأضرار الأخرى

أجمع الفقه على عدم جواز الجمع بين التعويض عن الأضرار التي تصيب كلّ من الركاب أو البضائع أو الأمتعة المسجلة المنصوص عليها في المادتين 17 و18 من

---

[1] C.A. Paris (5e ch) 06/01/1977, R.F.D.A 1977, P 181 (Cie V.T.A.C /Demoiselle Blain, sté Air- Mer international, cie Lufthansa) .

[2] رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 134 .

- ELARINY (M.F) , La responsabilité du transporteur aérien pour retard d'après l'article 19 de la convention de Varsovie de 1929, op.cit, P177 ets.

[3] T-paix .Paris , 31/03/1952 , R.F.D.A 1953, P494 ets (Djedraoui C./Tamisier).

[4] T-com. Paris (3e ch) 16/09/1987. R.F.D.A 1988 P64 ets (sté L'étoile de l'inde c./stépakistan international Air – Lines).

[5] Cass.CIV(1er ch) , 27/06/2006, R.F.D.A.S 2006, P426 ets (Mme Aude X et M.Lionel. Y c./Air EUROPA).

إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 (والمادتين 145 و 146 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98) وطلب التعويض عن الضرر الناجم عن التأخير في عملية النقل المنصوص عليه في المادة 19 من إتفاقيتي وارسو ومونتريال، (والمادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري) إذا كان للتأخير أثر في حدوث الضرر أو في تفاقمه[1].

وبالتالي يكون الناقل الجوي مسؤولا وفقا للمادة 19 من إتفاقيتي وارسو ومونتريال (تقابلها المادة 147 من ق .ط.م.ج)[2]. عن كلّ الأضرار التي يكون السبب الرئيسي في حدوثها هو التأخير سواء تلك التي تضمنتها المادتين 17 و18 من إتفاقيتي وارو ومونتريال والمادتين 145 و 146 من ق.ط.م.ج) أو غيرها من الأضرار.

أمّا إذا كان الضرر الذي يلحق الراكب أو الشاحن – من ضرر بدني أو ضرر يصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة – يستقل عن الضرر الذي يلحق به من جراء التأخير في عملية النقل، فلا مانع من الجمع بين طلبات التعويض عن كلّ ضرر على حدة، وذلك طبقا للأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي المحدودة المنصوص عليها في المادة 22 من إتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 متى توافرت شروط تطبيقهما.[3]

لكن ثار جدال فقهي حول مسألة تزامن وقوع تلف أصاب البضاعة مع التأخير في عملية النقل، مما يثير التساؤل الآتي:

هل يعتبر التلف الذي أصاب البضاعة ضررا ناجما عن التأخير في عملية النقل أم أنه يعتبر ضررا ناجما عن الإخلال بإلتزام المحافظة على البضاعة ؟

للإجابة على هذا التساؤل يستلزم الرجوع إلى المادة 26 ف (2) من إتفاقية وارسو والمادة 31 ف (2) من إتفاقية مونتريال (تقابلهما المادة 152 من ق . ط.م.ج) ، التي

---

[1] هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري ، المرجع السابق، ص 299.
[2] تنصّ المادة 147 من قانون رقم 98-06 قانون الطيران المدني على أنّه : " الناقل الجوي مسؤول من الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص والأمتعة والشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به.
[3] هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 299، و 300 .

حددت مددا للإحتجاج الذي يجب أن يوجهه المرسل إليه أو الراكب إلى الناقل بعد إستلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة، وقبل رفع الدعوى عن التلف الذي أصاب الأشياء المنقولة، على وجوب إسراع المرسل إليه أو الراكب بالإحتجاج لدى الناقل فور إكتشاف التلف، على أن يتم ذلك خلال 7 أيام بالنسبة لتلف الأمتعة و14 يوما بالنسبة لتلف البضاعة من تاريخ إستلامها، أما في حالة التأخير يجب أن يتم الإحتجاج خلال 21 يوما [1] تحسب من التاريخ الذي تكون فيه البضاعة أو الأمتعة قد وضعت تحت تصرف المرسل إليه.

ويذهب الرأي الراجح في الفقه إلى إعتبار الضرر في هذه الحالة ناجما عن التأخير في النقل،[2] إذ لولا الإخلال بهذا الإلتزام لما وقع الضرر، حيث أن ميعاد الإحتجاج عن اتأخير رغم إختلافه عن مواعيد التلف بصورتيه، فإنّه واحد بالنسبة للأمتعة المسجلة والبضائع معا، ويندرج تحت مفهوم التأخير[3]، وبالتالي تسري في هذه الحالة المادة 19 وليس المادة 18 من الإتفاقية.

ثالثا : مدى إعتبار رفض الإركاب أو إلغاء الرحلات بمثابة عدم تنفيذ العقد.

يثير البحث في التأخير – في النقل الجوي – مسألة هامة تتعلق بالتفرقة بين عدم تنفيذ النقل كلية وبين التأخير في تنفيذه، وقد أثير هذا التساؤل بصفة خاصة في عمليات نقل الركاب عند رفض الناقل السماح لأحد الركاب بالصعود على متن الطائرة، أو في حالة إلغاء الرحلات[4].

[1] المادة 15، الفقرة الثانية ، من بروتكول لاهاي لعام 1955، وظلت هذه المواعيد دون تعديل طبقا للمادة 31 من إتفاقية مونتريـال 1999.

[2] COLAS (E) La responsabilité du transporteur aérien pour retard dans la livraison d'un colis, Ann. A.S.E. Vol VI, 1981, P20 ets, SUNDBERG (J) , Quelques aspeets de la responsabilité pour retard en droit aérien , op.cit, PP157 et 158.

[3] TOSI(J-P), Responsabilité Aérienne, op.cit PP 55 et 56.

[4] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق ص 139.

كلتا الحالتين لم تتطرق إليهما كل من إتفاقية وارسو 1929 المعدلة و إتفاقية مونتريال 1999، وبالتالي يخضعانه لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق وفقا لقواعد تنازع القوانين في قانون القاضي المعروض عليه النزاع.

ويقصد برفض الإركاب (Le Refus d'embarquement)هو عدم السماح لأحد الركاب بالصعود على متن الطائرة لوجود سبب معين هو عدم وجود مقاعد فارغة على متن الطائرة- رغم امتلاكه تذكرة سفر - بسبب إتباع الناقل لسياسة الحجز الفائض[1]، وهي وسيلة تحاول بها شركات الطيران حماية نفسها ضد ما قد يلحقها من ضرر نتيجة عدم حضور بعض الركاب الحاجزين لأماكن على طائرتها، وهو ما نصت عليه المادة الثانية من التنظيم الأوروبي رقم 2004/261 [2] ، الصادر عن الإتحاد الأوروبي بشأن التعويض عن رفض الإركاب وإلغاء رحلات المسافرين أو تأخيرها[3].

أمّا المشرّع الجزائري فقد أقرّ ذلك حديثا من خلال نص المادة 173 مكرر -1- فقرة -2- من القانون رقم 15-14 المؤرخ في 15 يوليو 2015[4] المعدل والمتمم لقانون رقم 98-06 المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران والتي تنصّ على أنّه : " يستفيد ركاب النقل الجوي العمومي في حالة إلغاء رحلاتهم أو تأخيرها أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل، من تكفل من حيث الإعلام، والتعويض وكلّ مساعدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عن هذه الوضعيات."، حيث أجاز هذا النص التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب من جراء إلغاء رحلاتهم أو تأخيرها أو عدم السماح للركاب بصعود الطائرة، ويعد ذلك

---

[1] GRELLIERE (V) , Refus d'embarquement, annulation de vol , retard au départ et à l'arrivée controverses et réecriture du règlement (CE) n° 261/2004 du 11/02/2004 (première partie), R.D.Com (Mar. Aérien. Tran)2010, P218 ets.

[2] Le règlement (CE) N° 261/2004 du 11/02/2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol , et abrogeant le règlement (CEE) n°295/91 , (JOUE N°: L46 du 17/02/2005).

[3] art 2 du règlement (CE) N°: 261/2004 " le refus d'embarquement et l'annulation ou le retard important d'un vol entrainent des difficultés et des désagréments sérieux pour les passager."

[4] الجريدة الرسمية ، العدد رقم 41 لسنة 2015

مكسبا للركاب الغاية منه تقديم لهم الحماية الكافية لما لذلك من أثر في حدوث الضرر أو في تفاقمه.

وقد ذهبت بعض الأحكام القضائية إلى مساءلة الناقل على أساس التأخير في نقل الركاب في حالة رفض الإركاب[1] ، بينما تميل بعض الأحكام الأخرى إلى تفسير حالة رفض الناقل قبول الراكب على رحلة معينة حجز عليها بسبب عدم وجود أماكن شاغرة بمثابة عدم تنفيذ لعقد النقل[2] ، ممّا يجعل الناقل مسؤولا ويستحق الراكب التعويض، ففي قضية في ذات الاتجاه قضت محكمة مونتريال (كندا) بالتعويض غير المحدود لأنها رأت هذا التصرف يشكل خرقا لعقد النقل، وبالتالي خارج نطاق الإتفاقية[3].

لكن يتعين عدم الخلط بين التأخير والمسؤولية الناتجة عن رفض الإركاب لتجاوز الناقل في بيع تذاكر السفر، فالتأخير من المخاطر اللصيقة بالنقل الجوي، وحدوثه يرجع إلى عوامل متعددة ومتنوعة بحسب الظروف، والناقل يستطيع أن يحدد مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن التأخير طالما قبل نقل الراكب، أمّا إذا رفض قبوله على الرحلة المعنية التي حجز عليها بسبب عدم وجود أماكن شاغرة، فإنّه لا يستطيع التمسك بتحديد مسؤوليته لأن التجاوز في بيع التذاكر ليس من المخاطر اللصيقة بالطيران، وإنّما يرجع إلى قصور في تنظيم الإدارة [4].

أمّا إلغاء الرحلات "L'annulation de vol"، فيقصد به عدم تشغيل الرحلة الجوية التي كانت مقررة من قبل، والتي كان قد حجز مكان – على الأقل– على متنها مع مراعاة جوانب الأمن والسلامة[5]، ويلتزم الناقل الجوي – على إثر ذلك– إعلام الركاب بإلغاء الرحلة قبل الوقت المقرر للمغادرة و يعرض عليهم حينها تغيير المسار، بتوفير رحلات بديلة[6].

---

[1] CJUE (3[e]ch) 04/10/2012, aff.c-321/11, res-civ. Ass, N°: 11, Novembre 2012,P4.

[2] CJUE (3[e]ch) 04/10/2012, aff C-22/11, Res-civ.Ass, N°: 11, Novembre 2012, P4 ets.

[3] Cour Provinciale du district de Montreale 20/09/1979, R.F.D.A 1980, P215 ets (stephenHendler C./iberia).

[4] رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 140.

[5] CACHARD (O), op.cit, P237 ets, DUPONT (P-M), op.cit ,P389ets.

[6] NAVEAU (J) , GODFROID (M) , FRUHLING (P) , précis de droit aérien , op.cit, PP 384 et 385.

وقد أقرّ القضاء – في العديد أحكامه– بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الراكب الناجم عن إلغاء الرحلات على أساس الإخلال بإلتزام تعاقدي[1] ، إلاّ إذا أثبت الناقل الجوي أن سبب الإلغاء يرجع لظروف إستثنائية، ولم يكن بإمكانه تجنبها حتى ولو تم إتخاذ جميع التدابير المعقولة[2].

[1] CJUE , 13/10/2011, D, 2012 , P 475 (Aurora Sousa Rodriguez et autres C./Air France , note Ghislain), CJUE , 14/11/2014 , R.F.D.A.S 2014, P478 (Aff c -394/14 , Sandy siewerte , a/condor Flugdienst).

[2] Cass. CIV (1e ch), 19/03/2014, N°: 12-20-917, Res. CIV.Ass , N°: 06, JUIN 2014, PP23 et 24 (F.P.B.S.A. Air France c./EPX. G) note Laurent BLOCH.

المبحث الثاني:

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي

يحق لمستعملي الطائرة – من ركاب أو شاحنين- رفع دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي، لإلزامه بأداء التعويض المقرر قانونا لجبر ما لحق المتضرر من ضرر نتيجة إخلال الناقل (أو تابعيه) بالتزام ضمان السلامة الذي يلقيه عليه عقد النقل الجوي.

لذلك اهتمت النظم القانونية المتعلقة بتنظيم أحكام دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي، حيث وضعت لها أحكاما حرصت من خلالها إقامة توازن عادل بين مصالح مستعملي الطائرة من جهة، وبين مصالح الناقلين الجويين من جهة أخرى.

وتدور أحكام دعوى المسؤولية حول الاختصاص القضائي والاتفاقي بنظر الدعوى وأطرافها، والدفع بعدم قبولها وأخير الحق في سقوط الدعوى وتقادمها.

ويمكن تقسيم هذه الأحكام إلى قسمين رئيسيين: الأول يتعلق بالأحكام الخاصة برفع دعوى المسؤولية (المطلب الأول)، بينما يتعلق القسم الثاني بأسباب انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

الأحكام الخاصة برفع دعوى المسؤولية.

إذا أخل الناقل الجوي بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد النقل الجوي، وترتب عنها ضرر أصاب الراكب أو البضاعة، كان من الطبيعي أن يلجأ المتضرر إلى رفع دعوى المسؤولية مطالبا حمايته وتعويضه عما أصابه من ضرر، أمام الجهة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية، سواء كانت ذات اختصاص قضائي من خلاله ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة نوعيا وإقليميا، أو ذات اختصاص اتفاقي، من خلاله يتم حل المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع عن طريق التحكيم التجاري.

ورغم عدم تحديد التشريعات الدولية والداخلية –الخاصة بالنقل الجوي– أطراف دعوى المسؤولية الخاضعة لأحكامها، وبالرجوع إلى القواعد العامة، فإن أطراف دعوى المسؤولية – بطبيعة الحال– هما: المدعي، سواء كان المسافر أو شاحن البضاعة من جهة، والمدعى عليه وهو الناقل الجوي من جهة أخرى.

ولكي يتمكن المضرور من رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لابد من تحديد الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية (الفرع الأول)، بالإضافة إلى ضرورة تحديد من له الحق في رفع هذه الدعوى وعلى من ترفع (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية.

حددت كل من الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية الجهة المختصة للنظر في دعوى التعويض الناجمة عن الأضرار التي أصابت كل من ركاب أو ورثتهم أو الشاحنين سواء ذات اختصاص قضائي الذي يستوجب إقامة دعوى المسؤولية -بالضرورة- أمام المحكمة المختصة محليا ونوعيا، بحيث يكون رفع الدعوى في إحدى الدول المتعاقدة، وذلك حتى تضمن تقيد المحكمة المعروض أمامها النزاع بأحكامها (أولا)، أو ذات اختصاص اتفاقي من خلال التحكيم كوسيلة لحل المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع (ثانيا).

- **أولا: الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية.**

مر الاختصاص القضائي بتطور هام من حيث عدد المحاكم التي يحق للمدعي رفع دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وذلك منذ اتفاقية وارسو 1929 مرورا بالبروتوكولات المعدلة لها حتى اتفاقية مونتريال 1999، من حيث الجهات القضائية المخول لها الفصل في الدعاوى التي يرفعها المضرور على الناقل الجوي.[1]

لهذا فإن مسألة تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي، تختلف حسب عملية النقل الجوي ذات طابع دولي أو داخلي، لذلك لابد من تمييز بين الاختصاص القضائي في النقل الجوي الدولي (I)، والاختصاص القضائي في النقل الجوي الداخلي بنظر دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي (II).

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 438، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 215، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 168 و169. عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، دون ذكر دار النشر، الطبعة الأولى، 2001، ص58 و 59.

I) أحكام الاختصاص القضائي في النقل الجوي الدولي:

كان الطابع الدولي للنقل الجوي محل اعتبار من قبل التشريعات الدولية عند تحديدها الجهة القضائية المختصة التي يحق للمتضرر أن يرفع أمامها دعوى المسؤولية على الناقل.

لهذا سنعالج الاختصاصات القضائية المشتركة في كل من اتفاقية وارسو المعدلة واتفاقية مونتريال 1999 بالنظر في دعوى المسؤولية (أ)، ثم بعد ذلك نتطرق إلى إدراج الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية مونتريال 1999 (ب).

أ) الاختصاصات القضائية المشتركة في التشريع الدولي:

أعطت اتفاقية وارسو 1929 من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 28 منها– والتي تقابلها الفقرة الأولى للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 – الحق للمدعي أن يقيم دعوى المسؤولية في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، وذلك حتى تضمن تقيد المحكمة المعروض عليها النزاع بأحكامها والتزام بنصوصها، لأنها طرف بالاتفاقية، وهذا بدوره يحقق التوازن الذي قصدته الاتفاقية ما بين مصالح الناقل الجوي ومصالح المتعاقد معه.[1]

ومن خلال النصين –السالفي الذكر– يتضح أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال خولتا للمتضررين من ركاب وورثتهم والشاحنين الخيار بين الأربعة (04) اختصاصات الآتية:

2-1) محكمة موطن الناقل الجوي أو مركز نشاطه الرئيسي:[2]

نصت كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال على منح الاختصاص لمحكمة موطن الناقل الجوي أو المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المركز الرئيسي لنشاطه، ومع ذلك تختلف الدول في تحديد مفهوم موطن الناقل والمركز الرئيسي للنشاط، حيث يعتبر موطن

---

[1] DUPONT (P.M), op.cit, p 390, GRELLIERE (V), La responsabilité du transporteur Aérien international, thèse, op.cit, pp 414 et 415.

[2] ارتأينا جمع كل من الاختصاص الأول والثاني في فقرة واحدة، لكون الناقل الجوي قد يكون شخص طبيعي أو معنوي.

الشخص الطبيعي في القوانين اللاتينية المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة،[1] أما في القوانين الأنجلوسكسونية فإنها تربط ما بين نية الشخص في الإقامة في مكان معين وبين اعتبار هذا المكان موطنا له، حتى ولو كانت له إقامة في أماكن أخرى متفرقة.[2]

بالإضافة إلى ذلك فإنه غالبا ما يكون نشاط الناقل الجوي في شكل شركة ذات أسهم تتمتع بالشخصية المعنوية وأجمع الفقه والقضاء على منح الاختصاص القضائي لمحكمة المركز الرئيسي للنشاط[3] وهو حسب القضاء الأمريكي المكان الذي تتخذ فيه وتنفذ القرارات الكبرى.[4]

3) محكمة الجهة التي يكون للناقل في دائرتها منشأة تولت إبرام العقد:

يتطلب انعقاد الاختصاص للمحكمة بدعوى المسؤولية –في هذه الحالة– توافر ثلاثة شروط وهي:

- الأول: أن يكون للناقل في دائرة اختصاص المحكمة منشأة تقع في مكان آخر غير المكان الذي يقع فيه المركز الرئيسي للشركة.
- الثاني: أن تكون المنشأة تابعة لشركة الطيران وقادرة على إجراء التصرفات القانونية منها إبرام العقود.

[1] MILAN (M), thése, op.cit, p 351, DE JUGLART (M), traité de droit Aérien, T2, 2ed par DU PONTAVICE (E),n De la ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 149.
- T.G.I, Paris, 15/03/1985, RFDA 1985, p 202 ets (sté Pratt C. / Sterling Airways).
[2] TOSI (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 153 ets.
[3] C.A.Paris (Pole 1 – ch3), 17/12/2013, BTL 2014, pp 34 et 35 (china Eastern Airlines, C./Gernerli TARD et a…), Cass-Civ (1e ch), 05/12/2012, p 429 ets (consorts x… et autres C./Air Algérie).
[4] U.S.District court, East District of Pansylvanya, 02/07/1962, il dirittce aéreo 1965, 335. Cité par : TOSI (J.P) Responsabilité Aérienne, op.cit, p 153.

– الثالث: أن تكون منشأة الناقل هي التي تولت إبرام العقد، حيث لا يكفي لانعقاد الاختصاص للمحكمة أن تقع في دائرتها منشأة للناقل لمزاولة نشاطه، وإنما يتعين فضلا عن ذلك أن تكون هذه المنشأة هي التي أبرمت عقد النقل.[1]

وبالتالي تعتبر محكمة إبرام عقد النقل الجوي مختصة بنظر الدعوى تيسيرا لمصلحة المدعين بسبب إقامتهم –في أغلب الأحوال– في المكان الذي يوجد فيه الفرع الذي تولى إبرام عقد النقل معهم،[2] بالإضافة إلى تخفيف العبء عن اختصاص محكمة المقر الرئيسي للشركة وتوزيعه على المحاكم التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة للشركة.[3]

لكن قضاء المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2002/07/23 ملف رقم 286176 قضت خلاف ذلك حين أقرت بانعقاد الاختصاص المحلي في دفوع ضياع الأمتعة المنقولة جوّا لمحكمة تنفيذ العقد وليس لمحكمة موطن شركة النقل، وهذا مخالف للمادة 28 من اتفاقية وارسو.[4]

4) محكمة جهة الوصول:

تختص المحكمة التي يقع في دائرتها مكان الوصول المبين في تذكرة السفر أو خطاب النقل الجوي بنظر دعوى المسؤولية على الناقل الجوي.[5]

فالعبرة هنا بمكان الوصول النهائي، وفي حالة تعدد محطات الرسو، فلا يعتد بالمحكمة القريبة من مكان وقوع الحادث، ولا يعتد بمحطات الرسو الجوية أو محطة الهبوط

[1] DE JUGLART (M) : Traité de droit Aérien, T2, 2ed par DU PONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 150.

[2] C.A Paris (Pôle 1) 01/07/2014, BTL 2014, p 446 ets (Thai Air Ways C./S.A.S Michelin et a….), C.A. Versailles (14éme ch), 23/10/2013, RFDAS 2013, p 432 ets (M.XL Airways France… C./ Mme Nadine. R et SAS TOMAS cook), Cass.com, 08/11/2011, BTL 2011, p 683 ets (stecargo group A/S et A c./sté Groupama Transport).

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 216، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 169.

[4] المحكمة العليا –الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 286176 الصادر بتاريخ 2002/07/23، المجلة القضائية لسنة 2004 عدد (1)، ص 171 وما يليها.

[5] عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف الإسكندرية، 2000، ص 105، أكرم يا ملكي، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 151.

الاضطراري، وإنما محكمة الوصول النهائية،[1] أما بالنسبة للرحلات الدائرية –ذهابا وإيابا– والتي تكون فيها نقطة الإقلاع هي ذاتها جهة الوصول، يجوز فيها رفع الدعوى أمام محكمة مكان إقلاع الطائرة، طالما هي نفس المحكمة التي يقع في دائرتها مكان الوصول في رحلة الإياب.[2]

وتسري أحكام الاختصاص –السالفة الذكر– على الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي الذي تولى إبرام عقد النقل الجوي – أي الناقل المتعاقد– أما إذا تعلق الأمر بالناقل الفعلي، فإن للمدعي الخيار في رفع دعوى المسؤولية – وفقا لأحكام اتفاقية جوادا لاخارا 1961– إما أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد طبقا لأحكام المادة 28 من اتفاقية وارسو وإما أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته،[3] وهذا ما أقرته –لاحقا– اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص المادة 46 منها.[4]

أما في حالة النقل الجوي المتتابع، فقد ثار التساؤل عن مدى اعتباره عملية واحدة، أو عدة عمليات متتالية وانقسم القضاء –بشأن الحل الواجب الإتباع– إلى اتجاهين:

- الاتجاه الأول: ذهبت فيه المحاكم الفرنسية إلى تعدد عمليات النقل وتتعدد به جهات الوصول، وبالتالي محاكم جهة الوصول.[5]
- الاتجاه الثاني: تبنت فيه المحاكم الأمريكية موقفا مغايرا، قوامه وحدة عملية النقل، تكون فيها جهة الوصول واحدة، وبالتالي وحدة الاختصاص لمحكمة جهة الوصول.[6]

---

[1] T.G.I. Paris, 28/04/1978, RFDA 1979, p 80 ets, T.G.I Every – corbeil, 03/10/1975 RFDA 1975, p 270 ets, Cass-Civ, 16/04/1975, RFDA 1975, p 293.

[2] C.A.Dakar, 15/03/1963, RFDA 1963, p 234 ets.

[3] طبقا للمادة 8 من اتفاقية جوادا لاخارا لعام 1961.

[4] تنص المادة 46 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة 45، حسب اختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة 33، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد ففيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله".

[5] C.A.Paris, 27/03/1962, RFDA1962, p 179 ets : « est soumis aux règles établies par cette convention et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, du moins pour la partie du trajet qui est effectuée sous son contrôle ».

[6] ALZamil V.British Airways, cour fédérale du 2e circuit, 02/08/1985, 19 AVI, 17.646, cité par : LEGIER (G), l'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines, op.cit, p 290.

كما ثار خلاف حول ما إذ كان نص الفقرة الأولى للمادة 28 من اتفاقية وارسو ينصرف إلى تحديد المحاكم المختصة دوليا في نظر دعوى المسؤولية دون تحديد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى، أو يحدد المحكمة المختصة دوليا ومحليا.[1]

إن الأخذ بالرأي الأول يفضي إلى ضرورة الرجوع إلى قانون الدولة التي تختص محاكمها بنظر الدعوى دوليا لتحديد المحكمة ذات الاختصاص النوعي والمحلي،[2] أما الأخذ بالرأي الثاني فمفاده تحديد اتفاقية وارسو المحكمة المختصة دوليا ومحليا وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة ذات الاختصاص النوعي، وقد أصاب أصحاب هذا الرأي إلى حد بعيد، لأن نص الاتفاقية يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، مما يؤدي إلى تلافي التباين في أحكام القوانين الداخلية.[3]

وتختص المادة 28 من اتفاقية وارسو بالدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الركاب وتلف البضاعة أو الأمتعة أو هلاكها أو ضياعها، أو التأخير في عملية النقل فلا تسري على دعوى الناقل نفسه على المرسل عن الضرر الذي ألحقه هذا الأخير بسبب بيانات خاطئة مثلا أملاها عليه لتدوينها في خطاب نقل البضاعة، ولا تسري أيضا على الدعاوي التي يقيمها الراكب أو الشاحن بطلب بطلان عقد النقل الجوي، أو التي يكون موضوعها ملاحقة تابعي الناقل الجوي قضائيا.[4]

وتعد قواعد الاختصاص القضائي –المذكورة سالفا– من النظام العام، فلا يجوز مخالفتها أو تعديلها، إذ تقضي المادة 32 من اتفاقية وارسو الأصلية ببطلان كل شرط في عقد النقل

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 416.
[2] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 262 و263.
[3]هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 444 و445.
[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 306، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 106.

الجوي وكل اتفاق سابق على وقوع الضرر يعدل به الطرفان قواعد الاختصاص،[1] أما إذا كان الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص لاحقا على وقوع الضرر فيكون الاتفاق صحيحا، كالاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة وقوع الضرر.[2]

ولم يعدل بروتوكول لاهاي 1955 من أحكام المادة 28 من الاتفاقية، لكن أضاف بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 إليها فقرة جديدة[3] تقضي بأنه في حالة الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو تأخيره أو فقد أو تلف أو هلاك أمتعته يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للمسافر موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع عليه تلك المنشأة، وبذلك يكون هذا البروتوكول قد أضاف اختصاصا جديدا روعي في تقريره مصلحة المسافرين،[4] لكن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ، ولم يكتب لهذا الاختصاص الظهور إلى النور إلى غاية إقراره من قبل اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 33 من الاتفاقية.

ب) إدراج الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية مونتريال 1999:

إلى جانب إقرار اتفاقية مونتريال 1999 – من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 33 منها– الاختصاصات القضائية الأربعة المنصوص عليها في الفقرة الأولى للمادة 28 من اتفاقية وارسو 1929، أدرجت الفقرة الثانية للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 اختصاصا قضائيا خامسا، يتمثل في محكمة محل إقامة المدعي، حيث نصت على أنه: "فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة

---

[1] C.A.Lyon (4e ch), 16/12/1975, RFDA 1976, p 135 ets (Morlevat C./Frantz Aéro club de Saint-Etienne), cass (ch-crim) 10/05/1977 R.F.D.A 1977, p 279 ets (MarieVat C./Frantz).

[2] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, pp 557 et 558, LITVINE (M), op.cit, p 220.

[3] المادة 12 من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة للمادة 28 من اتفاقية وارسو 1929 والتي أضافت فقرة جديدة تنص على أنه: "2- وفيما يتعلق بالضرر الناشئ من الوفاة أو الأذى بدني أو التأخير الذي يلحق براكب، وكذلك الناشئ من هلاك أو فقد أو تلف أو تأخير أمتعة، يجوز رفع دعوى المسؤولية أمام إحدى المحاكم المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة أو أمام المحكمة الكائنة في إقليم طرف سام متعاقد يقع في دائرة اختصاصها منشأة للناقل، إذا كان للراكب موطن أو محل إقامة دائم في إقليم ذلك الطرف السامي المتعاقد".

[4] Loko – BALOSSA (E.J), thèse, op.cit, p 349, FLORIO (J.G), Le protocole de Guatemala du 8 Mars 1971, thèse, op.cit, pp 85 et 86.

في الفقرة (أ) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب جوا، إما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل أخر طبقا لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يربطه معه باتفاق تجاري".

وكان إقرار الاختصاص القضائي الخامس نتاج مخاض عسير بسبب مناقشات واسعة وخلافات عميقة بين الدول أثناء وضع مسودة اتفاقية بين مؤيد لفكرة الاختصاص القضائي الخامس وبين معارض له، أفضى في النهاية إلى إقرار هذا الاختصاص[1] وفق مبررات وحجج استند إليها واضعو الاتفاقية، وشروط ينبغي توافرها حتى يتمكن المدعي من عقد الاختصاص القضائي الخامس بنظر دعوى المسؤولية.

1- مبررات إقرار الاختصاص القضائي الخامس:

يتشابه نص الفقرة الثانية للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 مع ما ورد في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 من خلال إضافة اختصاص قضائي خامس لمحكمة موطن المدعي، لكن مع وجود اختلافات بينهما من عدة جوانب وهي:

أ. اقتصرت اتفاقية مونتريال الاختصاص القضائي الخامس على الحوادث التي تؤدي إلى وفاة الراكب أو إصابته، بينما يمتد في بروتوكول جواتيمالا ليشمل –لما سبق– الضرر الناجم عن تأخر الراكب، وهلاك الأمتعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخيرها.[2]

ب.تتطلب اتفاقية مونتريال أن يكون للناقل في دائرة اختصاص محكمة المدعي نشاط تجاري يتمثل في تشغيل خطوط لنقل الركاب منها وإليها، وأنه يزاول هذا النشاط من

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 183.

[2] MERCADAL (B), Transports Aériens, op.cit, N° 256 et 258.

مبان يستأجرها أو يملكها أو من مباني ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري،[1] بينما يثبت الاختصاص القضائي الخامس –في بروتوكول جواتيمالا – لمحكمة موطن الراكب أو محل إقامته الدائمة شريطة أن يكون للناقل في ذات دائرة اختصاص المحكمة منشأة لمزاولة نشاطه.[2]

ج. أعطت اتفاقية مونتريال 1999 اهتمام كبير لتحديد المقصود بموطن المدعي على وجه أكثر تحديدا من بروتوكول جواتيمالا.[3]

وحظيت مسألة الاختصاص القضائي الخامس بمناقشات واسعة وخلافات بين الدول أثناء الأعمال التحضيرية لمؤتمر مونتريال وانقسمت الوفود الحاضرة إلى اتجاهين بين معارض لفكرة الاختصاص القضائي الخامس وتتزعمه فرنسا ومعها بعض الدول الأوروبية، ومؤيد له وتتزعمه الولايات المتحدة واليابان والبرازيل وكولومبيا.[4]

واستند أصحاب الاتجاه المعارض لفكرة إضافة الاختصاص القضائي الخامس إلى خيارات المدعي إلى الحجج الآتية:

1) إن الاختصاصات القضائية الأربعة المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929 والتي تبنتها اتفاقية مونتريال 1999 كافية ومرضية بالنسبة لهم، وإضافة اختصاص قضائي خامس ليس ضروريا لحماية المسافرين ويتعارض مع مصالح شركات النقل الجوي لمردوده السيئ –في المدى البعيد– من الناحية المالية لهذه الشركات.[5]

---

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 100 و101.

[2] DEJUGLART (M) , Traite de droit Aérien, T2, 2ed par : DU PONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 154..

[3] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 101.

[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 218.

[5] BABY (L), op.cit, p 19 ets.

2) من شأن إضافة الاختصاص القضائي الخامس زيادة أقساط التأمين نظرا لزيادة قيمة التعويضات في حالة البحث دائما عن الجهة القضائية التي ستحكم بتعويض أكبر مما يعود بالخسارة على شركات النقل الجوي الصغرى والمتوسطة.[1]

3) يعد الاختصاص القضائي الخامس فكرة جديدة في القانون الدولي ويتناقض مع المعاهدات الدولية الأخرى التي تنظم حوادث النقل الأخرى البرية والبحرية، ومن غير المعقول أن يختص النقل الجوي وحده بهذا الاختصاص القضائي الخامس.[2]

4) كما يعد الاختصاص القضائي الخامس دخيل على مجال النقل الجوي، قد يؤدي ببعض الدول إلى رفض التصديق على الاتفاقية، خاصة بالنسبة لدول العالم الثالث.[3]

وبالمقابل استند أصحاب الاتجاه المؤيد لفكرة الاختصاص القضائي الخامس إلى المبررات والحجج الآتية:

1) يعد الاختصاص القضائي الخامس مطلبا عادلا للمسافرين المتضررين من حوادث الطيران، لأنه يكفل لهم رفع دعواهم في مقر إقامتهم الدائمة، ويعود عليهم بالفائدة من الناحية المالية والقانونية.[4]

2) إن إقرار الاختصاص القضائي الخامس لتلاءمه مع القانون الوطني في كثير من الدول التي تسمح برفع الدعوى في موطن إقامة المدعي.[5]

3) إن الاختصاص القضائي الخامس الذي تم إدراجه في اتفاقية مونتريال لا يعد مطلبا جديدا، وإنما أدرج سابقا في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971.[6]

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 451.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 220، دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 339.

[3] BABY (L), op.cit, pp 20 et 21.

[4] Gates (s), La convention de Montréal de 1999, op, cit, p 142.

[5] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 219. محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة، المرجع السابق، ص 308.

[6] FERAON (S.J), La nouvelle convention de Montréal de 1999 une vision américaine, op, cit, pp 402 et 403.

4) كما يقضي الاختصاص القضائي الخامس على مفهوم "تسوق الاختصاص" " Forum Shopping" الذي كان معروفا في الولايات المتحدة الأمريكية باسم "الأمريكي المتجول" "Wandering American"، والذي من خلاله كان المسافرون يلجأون إلى المحاكم الأمريكية رغم عدم إقامتهم الدائمة فيها، من أجل الحصول على تعويضات كبيرة، عكس الاختصاص القضائي الخامس الذي يشترط رفع الدعوى في محل الإقامة الدائم وليس المؤقت.[1]

وفي الأخير، انتهت هذه الخلافات وتلك المناقشات إلى تقرير الاختصاص القضائي الخامس إلى خيارات المدعي التقليدية، من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999، التي بموجبها يمكن للمتضرر رفع الدعوى ضد الناقل الجوي أمام محكمة موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والرئيسي[2]، ويتم ذلك وفق شروط معينة.

2- شروط انعقاد الاختصاص القضائي الخامس:

تضع اتفاقية مونتريال –من خلال نص الفقرتين (02) و(03) للمادة 33 منها- أربعة شروط لانعقاد الاختصاص لمحكمة موطن المدعي بنظر دعوى المسؤولية وهي:

أ. أن ينصب موضوع الدعوى على المطالبة بتعويض الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته، فلا ينعقد الاختصاص لهذه المحكمة بتعويض الأضرار الناجمة عن التأخير في عملية النقل والأضرار التي تلحق بأمتعة الركاب، والأضرار في حالة نقل البضائع.[3]

ب. أن يكون للراكب وقت وقوع الحادث محل إقامة رئيسي ودائم في الدولة التي يراد عقد هذا الاختصاص لمحاكمها: لقد ثار خلاف بين المؤتمرين أثناء وضع مسودة اتفاقية

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 219.
[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 337.
[3] CACHCARD (O), op.cit, p 121, FOLLIOT (M.G), La modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op, cit, pp 428 et 429.

مونتريال –حول تفسير مصطلح "محل الإقامة الرئيسي والدائم"، حيث أبدى الوفد الفرنسي تخوفا من فرض الولايات المتحدة تفسيرها لمحل الإقامة على أنه المكان الذي ينوي الشخص العودة إليه حتى وإن كان يقيم مؤقتا في مكان آخر،[1] ومن ثم تصبح جنسية المدعي هي العنصر الحاسم في تعيين مفهوم السكن الدائم، ويكون لأي أجنبي التهرب من اختصاص البلد الذي يقيم فيها، واللجوء لمعيار الجنسية لتحديد محل الإقامة.[2]

وفي الأخير حسمت لجنة إعداد مشروع الاتفاقية النزاع حول هذا الأمر بين فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية وحددت الاتفاقية المقصود بمحل إقامة الراكب في الفقرة (3/ب) من المادة 33، فقررت بأن: "ب– تعني عبارة "محل الإقامة الرئيسي الدائم" مكان السكن الأوحد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد..."

ج. أن يكون للناقل خطوط للنقل الجوي للركاب من وإلى الدولة التي يقع فيها محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب: يشترط لمباشرة دعوى المسؤولية –على أساس الاختصاص القضائي الخامس– أن يكون للناقل نشاط تجاري في محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم،[3] ويتمثل هذا النشاط التجاري في تشغيل خطوط لنقل الركاب من وإلى هذه الدولة، سواء إن كانت الطائرات التي يستخدمها الناقل في تشغيل هذه الخطوط مملوكة له أو لغيره من شركات الطيران الأخرى التي يرتبط معها باتفاق تجاري.[4]

وكان القصد من ذلك امتداد النشاط التجاري للناقل ليشمل الصور المستحدثة لاتفاقات التعاون بين الناقلين الجويين من بينها المشاركة في الرمز "partage des codes" الذي

---

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 102، محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 84 وما يليها.

[2] BON-GARCIN (I), BERNADAT (M), REINHARD (Y), op.cit, p 566.

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 224. دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 342.

[4] DUPONT (P.M), op.cit, p 391. FOLLIOt (M.G), La modernisation système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, p 427.

يمكن الراكب من رفع الدعوى أمام محل إقامته الرئيسي والدائم على أساس الاتفاق التجاري المعقود بين الناقلين بهدف تقديم أو تسويق خدماتهم المشتركة.[1]

د. أن ينفذ الناقل عمليات النقل الجوي للركاب من مبان مستأجرة أو مملوكة له أو لناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري: يشترط لانعقاد الاختصاص القضائي الخامس أن يكون لشركة النقل وجود تجاري في الدولة التي يوجد بها محل الإقامة الرئيسي والدائم للمدعي يمكنها من تشغيل خطوط النقل الجوي للركاب من هذه الدولة وإليها.[2]

وكان يقصد بهذا الوجود –في مسودة الاتفاقية– مقر لأعمال الشركة حتى ولو كان مجرد مكتب لبيع وحجز تذاكر الطيران،[3] إلا أن اللجنة القانونية قامت بتعديل هذا النص وحددته في نص المادة 33 فقرة (3/أ) من اتفاقية مونتريال1999 في أماكن ومباني مملوكة أو مستأجرة لشركة الطيران أو لشركة أخرى ترتبط معها باتفاق تجاري، تقوم من خلاله شركة الطيران بتنفيذ نشاطها التجاري المتمثل في النقل الجوي للركاب.

وتنطبق قواعد الاختصاص القضائي –السالفة الذكر– على الخصومة التي ترفع ضد الناقل الجوي المتعاقد، أما إذا كان الأمر يتعلق بالناقل الفعلي –طبقا لأحكام اتفاقية مونتريال– تقام دعوى المسؤولية –وفقا لما يختاره المدعي– إما أمام محكمة لها اختصاص بالدعوى على الناقل المتعاقد وفقا لأحكام المادة 33 من اتفاقية مونتريال1999، أو أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله.[4]

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 196 وما يليها، أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 452 وما يليها.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 103، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 225.

[3] CACHARD (O), op.cit, pp 121 et 122.

[4] تنص المادة 46 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة 45، حسب اختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة 33، أو أماما المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله".

II) ضوابط الاختصاص القضائي في النقل الجوي الداخلي:

تكفل قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي في النقل الداخلي، من خلال نص المادة 155 منه، التي تنص على أنه: "يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقولة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي، أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد".

ويتبين من خلال هذا النص، أن المشرع الجزائري- من خلال المادة السالفة الذكر- قد ترك للمدعي الخيار بين مجموعة من المحاكم التي منح لها ولاية الفصل في الدعاوى المرفوعة على الناقل الجوي -أوردها على سبيل الحصر-[1] والتي تتمثل في:

1) محكمة موطن الناقل الجوي:

أخذ المشرع الجزائري- من خلال نص المادة 155 من ق.ط.م.ج- بالقاعدة العامة في الاختصاص القضائي المحلي وعقده -كأصل عام- لمحكمة موطن الناقل الجوي كمدعى عليه.[2]

ومحكمة موطن الناقل الجوي هي المحكمة التي يوجد بها الموطن القانوني للناقل، وأصل هذا الاختصاص هو القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية -من خلال نص المادة 37 منه- التي تقضي بأن الجهة القضائية المختصة بنظر دعوى المسؤولية هي التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه.[3]

---

[1] لم يحل المشرع الجزائري تنظيم قواعد الاختصاص المحلي في الدعاوى المرفوعة ضد الناقل الجوي إلى القواعد العامة الواردة في قانون رقم 03/08 المؤرخ في 03 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وإن كانت تجد أصلها فيها.

[2] مصدر هذا الاختصاص هو نص المادة 28 من اتفاقية وارسو 1929.

[3] عبد السلام ذيب، قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد ترجمة للمحاكمة العادلة، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 2009، ص 37. عارف بن صالح آل علي، الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثالث، السنة 34، لسنة 2010، ص288.

فضابط إسناد الاختصاص القضائي المحلي للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه (الناقل الجوي)، هو المعيار العام الذي أخذ به المشرع الجزائري في تحديد الاختصاص القضائي المحلي بالنسبة لمحاكم الموضوع، والتي ترفع إليها الدعوى القضائية بصورة مبتدئة وفقا لاعتبارات خاصة يعتمد عليها كأساس لتحديد الاختصاص القضائي المحلي[1] والتي تتمثل في:

أ/ الأصل أن الدين مطلوب، وليس محمول: فعلى المتضرر –بصفته كمدعي– أن يبادر بالمطالبة بالتعويضات الناجمة عن الأضرار التي أصابته، في موطن الناقل الجوي بصفته كمدعى عليه.[2]

ب/ إيجاد نوع من التوازن بين مراكز الخصوم في الدعوى القضائية، فالمدعي (الراكب أو الشحن) هو الذي يبدأ الدعوى القضائية ويختار الوقت الذي يناسبه ليبدأها بعد أن يكون قد أعد مستنداته، وأدلته، فعليه حتى لا يكون في وضع أفضل أن يسعى –تحقيقا للمساواة بينه، وبين المدعى عليه– إلى محكمة موطن المدعى عليه (الناقل الجوي)، ليقاضيه أمامها،[3] فليس من المنطق أن يستدعي "المدعي" إلى موطنه من يريد رفع الدعوى ضده "أي المدعى عليه"، وإنما عليه أن يذهب إلى موطن هذا الأخير فكما أن المدعي من حقه أن يرفع الدعوى القضائية في الوقت الذي يختاره، فعليه أن يذهب إلى حيث يقيم المدعى عليه (الناقل الجوي)، لرفع الدعوى القضائية.[4]

ولقد حدد القانون المدني الجزائري مفهوم الموطن بالنسبة للأشخاص الطبيعيين، حيث نصت المادة 36 منه على أن "موطن كل جزائري هو المحل الذي يوجد فيه سكناه الرئيسي،

---

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 331 و332.
[2] محمود السيد عمر التحيوي، الاختصاص القضائي للمحاكم العادية في قانون المرافعات المصري بين النظرية والتطبيق، دار المطبوعات الجامعية إسكندرية، 2001، ص 175.
[3] عبد الوهاب خيري علي العاني، نظام المرافعات، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2014، ص 290 وما يليها.
[4] أحمد خليل، أصول المحاكمات المدنية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2001، ص 111.

وعند عدم وجود سكنى يقوم محل الإقامة العادي مقام الموطن"، وبالتالي فإن موطن الناقل الجوي كشخص طبيعي هو محل سكناه الرئيسي واستثناء هو مكان الإقامة العادي.[1]

2) محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة الناقل الجوي:

يتحدد موطن الناقل الجوي باعتباره شخصا معنويا بالمكان الذي يوجد به المقر الرئيسي للشركة التجارية، لذلك فإن المحكمة المختصة محليا بنظر الدعاوى التي ترفع على الناقل الجوي هي المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مركز إدارته الرئيسي باعتبارها محكمة موطن المدعى عليه.[2]

والعبرة في تحديد الاختصاص القضائي المحلي –وفقا لأحكام المادة 155 من ق.ط.م.ج– يكون بالموطن الحقيقي للمدعى عليه (الناقل الجوي)، بموطنه المختار، فطالما أن للمدعى عليه موطنا حقيقيا، فإنه يجب الركون في اختصاصه للمحكمة التي يقع في دائرتها هذا الموطن ولا يجوز العدول عنها لغيرها،[3] وهو الشأن بالنسبة للنقل الداخلي مثل شركة الخطوط الجوية الجزائرية بصفتها شركة مساهمة والتي يقع مقرها الرئيسي بالجزائر العاصمة، وهو المركز الرئيسي للإدارة وفقا لنص المادة 50 من القانون المدني، فتكون محكمة سيدي أمحمد المختصة قضائيا على اعتبار أن المركز الرئيسي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية يقع بإقليم بلدية الجزائر الوسطى التابعة قضائيا لاختصاص محكمة سيدي أمحمد.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري قد أخذ في شأن تحديد الاختصاص القضائي المحلي بمعيار المركز الرئيسي للإدارة عكس المشرع الدولي الذي أخذ بمعيار المركز الرئيسي للنشاط، وهو ما يعكس وجه الخلاف بين اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني الجزائري.

---

[1] BOUDJELLEL (A), Thèse, op.cit, pp 343 et 344.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 108، محمود السيد عمر التحيوي، المرجع السابق، ص 181 وما يليها.

[3] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 332.

3) محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد:

أجاز المشرع الجزائري –من خلال نص المادة 155 من ق.ط.م.ج– للمتضررين من ركاب أو شاحنين رفع دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها فرع من الفروع المتواجدة عبر كامل التراب الوطني[1]، كالفروع التابعة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية أو شركة طاسيلي للطيران.

ويشترط لتحقق ذلك ما يلي:

أ. أن تكون المؤسسة الفرعية هي التي تولت إبرام عقد النقل الجوي مع الركاب أو الشاحنين.

ب. أن تكون المؤسسة الفرعية تابعة ومملوكة لشركة النقل الجوي وتعمل باسمها ولحسابها.[2]

ج. أن يقع مقر المؤسسة الفرعية في مكان آخر غير المكان الذي يتواجد فيه المقر الرئيسي لشركة الطيران، وإلا انعدمت الجدوى من إقرار هذا الاختصاص القضائي لأنه في حالة العكس أي تواجد المؤسسة الفرعية في نفس المقر الذي يتواجد فيه مقر المؤسسة الأم، فإن رفع الدعوى يكون أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المقر الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي، لتفادي تراكم دعاوى التعويض أمامها ضد هذه المؤسسة.[3]

كما أقر المشرع الجزائري– من خلال نص الفقرة الرابعة من المادة 37 من ق.إ.م.إ.ج– هذا الاختصاص القضائي، إذ تقضي بأن دعاوى التعويض التي ترفع ضد شركة الطيران تكون أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها.[4]

---

[1] BOUDJELLEL (A), These, op.cit, p 344.

[2] أحمد خليل، المرجع السابق، ص 121 و122.

[3] محمود السيدد عمر التحتوي، المرجع السابق، ص 187.

[4] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 333.

ومن خلال ما تقدم، فإن المشرع الجزائري –من خلال نص المادة 155 من ق.ط.م.ج– قد أخذ تقريبا بنفس حالات الاختصاص القضائي المنصوص عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو 1929، لكنه بالمقابل تخلى عن اختصاص قضائي رابع والذي يجيز فيه للمدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة جهة الوصول، رغم أن هذا الاختصاص كان منصوص عليه في المادة 104 من قانون رقم 166/64 المتضمن قانون الخدمات الجوية،[1] وكان من الأجدر على المشرع الجزائري الإبقاء على هذا الاختصاص حتى يكون للمتضررين خيار إضافي لرفع دعوى التعويض أمام الجهة القضائية المختصة محليا من جهة، والعمل على توحيد الاختصاصات القضائية بنظر دعوى المسؤولية على الصعيدين الدولي والداخلي.

- **ثانيا: التحكيم كوسيلة لفض المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع.**

يعد التحكيم طريقا استثنائيا لفض المنازعات، فهو عقد بين الطرفين، بمقتضاه ينزل الخصوم على الالتجاء إلى القضاء مع التزامهم بطرح المنازعات التي تنشأ بينهم على محكم "arbitre" أو أكثر ليفصلوا فيه بحكم ملزم للخصوم،[2] وقد يكون هذا الاتفاق تبعا لعقد معين يذكر في صلبه، ويسمى "شرط التحكيم" "clause compromissoire"، وقد يكون بمناسبة نزاع معين قائم بالفعل بين الخصوم، ويسمى في هذه الحالة "مشارطة التحكيم أو اتفاق التحكيم" "compromis".[3]

وقد شغل التحكيم مكانا بارزا على الصعيدين الدولي والوطني كآلية لفض المنازعات، لما يوفره من مزايا لا يحققها قضاء الدولة –من خلال المحكمة المختصة بنظر النزاع–

---

[1] تنص المادة 104 من قانون رقم 166/64 المتضمن المصالح الجوية على أنه: "يمكن أن ترفع دعاوى المسؤولية من جراء الخسائر اللاحقة بالأشخاص أو الأمتعة أو الشحن المنقولة أمام المحكمة التابعة لمحل الناقل، أو للمقر الرئيسي لمؤسسته أو للمكان الذي يمتلك فيه مؤسسته، ثم عن طريق العقد أو مكان الوصول".

[2] أحمد أبو الوفاء عقد التحكيم وإجراءاته، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 2007، ص 15، محمود مختار أحمد البريري، التحكيم التجاري الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثالثة 2004، ص 5 وما يليها.

[3] حسني المصري، التحكيم التجاري الدولي، دار الكتب القانونية – المحلة مصر، 2006، ص 3 وما يليها، سامية راشد، التحكيم في العلاقات الدولية الخاصة، اتفاق التحكيم، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون ذكر سنة النشر، ص 75.

وأيضا لما يجنيه أطرافه من سرعة في حل مشاكلهم بحكم نهائي عن طريق اختيارهم لقضاتهم ذو الخلفية الكافية في نطاق التنازع لحل منازعاتهم، وهذا يدل على أن التحكيم ما هو إلا نظام خاص للتقاضي يقوم على رضاء الأطراف طوعية للجوء إليه، ولعل السبب في ذلك أن التحكيم يحقق للنزاع سريته وخصوصيته، كما أن من مزايا التحكيم السرعة في البت في المنازعات والاقتصاد في النفقات، والنهائية في حكمه.[1]

ولما كانت اتفاقية مونتريال لعام 1999 عبارة عن تحديث وتطوير لاتفاقية وارسو، فقد نصت على التحكيم في المنازعات التي تقع أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي الدولي للبضائع، من خلال نص الفقرة الأولى من المادة 34 والتي نصت على أن: "(1) مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا.

(2) تتم إجراءات التحكيم، وفقا لاختيار صاحب المطالبة في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليه في المادة 33.

(3) يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.

(4) تعتبر أحكام الفقرتين (2) و(3) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلا وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم".

ولقد اشترطت الاتفاقية من أجل الالتجاء إلى شرط التحكيم في نقل البضائع على ما يلي:

1) أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوبا.
2) أن تتم إجراءات التحكيم في إحدى جهات الاختصاص المنصوص عليها في المادة 33 من الاتفاقية، وفقا لاختيار المدعي.

---

[1] رمضان علي عبد الكريم دسوقي عامر، الحماية القانونية للاستثمارات الأجنبية المباشرة ودور التحكيم في تسوية المنازعات الخاصة بها، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2011، ص 276 وما يليها.

3) أن تطبق المحكمة أو هيئة التحكيم قواعد اتفاقية مونتريال 1999.[1]

لكن الشرطان الأخيران يخالفان ما استقرت عليه نظم التحكيم من حرية الأطراف في اختيار مكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق على الموضوع، فإنهما يحدان من اتخاذ شروط التحكيم في عقود النقل الجوي للبضائع وسيلة للإفلات من أحكام اتفاقية مونتريال لعام 1999.[2]

ولتحليل ذلك سنتطرق إلى:

- أهمية تحديد مكان التحكيم الخاص بالمنازعات الجوية (أ).
- القانون الواجب التطبيق على التحكيم في المنازعات الجوية (ب).

أ) أهمية تحديد مكان التحكيم الخاص بالمنازعات الجوية:

تخول التشريعات الدولية والداخلية الخاصة بالتحكيم التجاري الأطراف إمكانية تنظيم سير عملية التحكيم ووضع القواعد الإجرائية التي تسير هيئة التحكيم وفقا لها في نظر خصومة التحكيم،[3] فيستطيع الأطراف صياغة هذه الإجراءات في نصوص، سواء شملت كل أو بعض الإجراءات مع ترك الإجراءات الأخرى للقانون الوطني أو الاتفاقيات الدولية بما فيها تحديد مكان التحكيم.[4]

إن تحديد مكان التحكيم مرتبط دوما بإرادة الأطراف الصريحة أو الضمنية، والواقع أنه مع التسليم بذلك، فقد يحدث أن يترك الأمر لهيئة التحكيم التي لا يكون اختيارها للمكان منصرفا حتما إلى اختيار قانون هذا المكان ليحكم إجراءات التحكيم، وهذا حتى في حالة

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 200.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 231.

[3] زياد محمد حمود عبد الله السبعاوي، التحكيم التجاري الدولي بين الشريعة والقانون – دراسة المقارنة - المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة ، الطبعة الأولى 2014، ص 115 وما يليها.

[4] TRARITANI (M), PISSOORT (W), SEARENS (P), Droit Commercial international, op.cit, p 121, ets.

اختيار الأطراف أنفسهم لمكان التحكيم،[1] ومؤدى ذلك أنه لا يصح فرض قانون مكان التحكيم ليكون الحاكم لسير الإجراءات، ويقتضي ذلك أن يترك الأمر ابتداءً لاتفاق الأطراف على أن يتم اللجوء لقانون مكان التحكيم كخيار ثاني في حالة عدم الاتفاق.[2]

وبالرجوع إلى اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص المادة 34 منها- فقد أجازت اللجوء إلى التحكيم لفض المنازعات الناشئة عن عقود النقل الجوي، لكن جعلته حكرا على نقل البضائع فقط، مما يفهم منه عدم جواز ذلك في عقد نقل الأشخاص.[3]

كما أن التحكيم في عقد نقل البضائع اختياري وليس إجباريا، بشرط أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوبا، لأن هذه الكتابة تحول دون نشوء المنازعات في المستقبل حول تفسير اتفاق التحكيم "La convention d'arbitrage"، كما تكفل تنفيذ حكم التحكيم الصادر بموجبه، خاصة وأن التشريعات الداخلية تشترط وجود اتفاق تحكيم مكتوب ضمن المستندات المقدمة لإمهار الحكم بالصيغة التنفيذية حتى يكون قابلا للتنفيذ.[4]

أما فيما يخص تحديد مكان التحكيم، فقد خرجت اتفاقية مونتريال 1999 عن القواعد العامة للتحكيم التي تعطي للأطراف حرية اختيار مكان إجراء التحكيم، حيث حددت الاتفاقية مكان التحكيم "Place d'arbitrage" وفقا لاختيار المدعي (المرسل أو المرسل إليه) وحده،[5] ويعد ذلك بمثابة انقلاب في طريقة تعيين مكان التحكيم السارية في كافة مجالات التحكيم التجاري، والتي تعطي للطرفين الحق في تحديد مكان التحكيم، إما مباشرة بالنص عليه في اتفاق التحكيم، أو اعتماد مقر مركز تحكيم نظامي مكان إجراء التحكيم.[6]

---

[1] TRARITANI (M), Droit Algérien de l'arbitrage commercial international, BERTIE éditions, Alger, 1ére Edition, p 74 ets.

[2] علي عوض حسن، التحكيم الاختياري والإجباري في المنازعات المدنية والتجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004، ص 293 و294.

[3] LABIC (J), Titre de Transport – responsabilité : Actions en réparation, J-CT-T, 2007, Fasc 925, N° 146.

[4] ضياء علي أحمد نعمان، التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة محاكمة مجلة فصلية متخصصة بالدراسات القانونية- الرباط العدد الثالث، لسنة 2007. ص 140 و 141.

[5] FOLLIOT (M.G), La modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, p 429.

[6] OUDOT (P), Droit commercial et des Affaires, Lextenso-éditions, paris, 2010, p 247.

إلا أن اختيار مكان التحكيم من قبل المدعي ليس مطلقا، بل عليه –عند اختياره– التقيد بإحدى المحاكم المختصة بنظر النزاع المحددة في المادة 33 من الاتفاقية، حيث يقع التحكيم في أحد الأماكن الخمس الآتية:

1–موطن الناقل الجوي.

2–المركز الرئيسي لنشاط الناقل.

3–الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي.

4–الجهة التي ستصل فيه البضاعة إلى مقصدها النهائي.

5–موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والرئيسي.

إن الحكمة التي ابتغاها واضعو الاتفاقية هي تقديم الحماية الكافية للشاحن أو مرسل البضاعة كطرف ضعيف في مواجهة الناقل الجوي كطرف قوي، بسبب عدم تكافؤ مراكزهما القانونية والاقتصادية،[1] تترتب عنه حتمية إقرار الإذعان في عقود النقل الجوي للبضائع، بسبب ما يقابله الشاحن أو المرسل من صعوبات جمة في تقديم دفوعه تبعا لمكان إجراء التحكيم، واختلاف أحكام القوانين الواجبة التطبيق على النزاع.[2]

ب) القانون الواجب التطبيق على التحكيم في المنازعات الجوية:

يعد التحكيم الوسيلة المثلى لحل المنازعات التجارية ذات الطابع الدولي، وتعد القواعد الإجرائية الواجبة التطبيق عليه من المطالب الهامة بالنسبة للأطراف المتنازعة، ومن ثم هيئة التحكيم، التي ترى نفسها مطالبة بتلبية إرادة طرفي النزاع فيما يختارونه من قانون ليطبق على النزاع،[3] والأمر يتوقف على نوع التحكيم الذي اختاره الأطراف حيث أنهم قد يختاروا التحكيم الحر، والذي تلعب الإرادة الحرة لأطراف النزاع دورا هاما في اختيار القانون الواجب

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 231.
[2] أحمد رشاد سلام، التحكيم في منازعات القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 114 وما يليها.
[3] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 443 و 444.

التطبيق على إجراءات النزاع، فيختار الأطراف القواعد القانونية المتعارف عليها في مجال التحكيم التجاري الدولي كوسيلة لفض المنازعات بما فيها المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع.[1]

أما إذا اختارت الأطراف المتنازعة اللجوء إلى التحكيم المؤسسي، فإن إرادة الأطراف تتجه إلى إيجاد حل للنزاع وفقا للقواعد المعلنة من طرف "مركز التحكيم"، إضافة إلى إمكانية التعبير عن إرادتهما فيما تعلق سواء باختيار قانون معين أو قواعد معينة تطبق على الإجراءات عند بدء العملية التحكيمية[2]. أما في حالة سكوت الطرفين عن تحديد القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم، فإن القواعد التحكيمية الخاصة بهيئة التحكيم هي التي تطبق، وفي حالة قصورها تلجأ هذه الهيئة لقواعد الإجراءات في البلد الذي يجري فيه التحكيم.[3]

أما بالنسبة للنقل الجوي، وعلى الرغم من أن اتفاقية وارسو 1929 المعدلة تجيز اللجوء إلى التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع،[4] إلا أنها أغفلت تنظيم مسألة التحكيم، بما فيه القانون الواجب التطبيق عليه، ولاشك أن هذا الإغفال سوف يضر بمصلحة المتضرر ويخدم الناقل الجوي وهو الطرف القوي في عقد النقل، إذ قد يلجأ هذا الناقل إلى فرض شروطه عند اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات الجوية.[5]

إلا أن اتفاقية مونتريال 1999 قد تداركت هذا النقص حيث أتت بحكم جديد في مجال التحكيم، ويعد سابقة فريدة، وذلك بسلبها إرادة الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع، وأيضا مخالفة للممارسات التحكيمية المعمول بها في جميع المجالات التي

---

[1] أحمد رشاد سلام، المرجع السابق، ص 110 وما يليها، أمحمد برادة غزيول، التصدير والاستيراد والإشكاليات القانونية، المرجع السابق، ص 260 وما يليها.

[2] علي عوض حسن، المرجع السابق، ص 21 وما يليها.

[3] رمضان علي عبد الكريم دسوقي عامر، المرجع السابق، ص 322 وما يليها.

[4] تنص المادة 32 من اتفاقية وارسو 1929 على أنه: "... ومع ذلك يجوز عند نقل البضائع الالتجاء إلى شروط التحكيم في حدود هذه الاتفاقية إذا كان التحكيم أمام جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة 28 فقرة أولى".

[5] ضياء علي أحمد نعمان، التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع، بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، المقال السابق، ص 140.

تخول هيئة التحكيم سلطة واسعة وحرية كبيرة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع "Loi applicable au fond de litige"، عن طريق إجبار المحكم أو هيئة التحكيم بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية على موضوع النزاع،[1] وبالتالي يعتبر باطلا بطلانا مطلقا كل شرط أو اتفاق تحكيم يتنافى أو يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية،[2] لذلك فإن كان من حق الأطراف في عقد النقل الجوي للبضائع اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لفض المنازعات، فإن حريتهم تتوقف عند اختيار القانون الواجب التطبيق على التحكيم وتصبح أحكام الاتفاقية هي الواجبة التطبيق على المنازعات الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة.[3]

ويترتب عن خضوع النزاع المعروض على التحكيم لأحكام الاتفاقية ما يلي:

1/ يعد تطبيق أحكام الاتفاقية على موضوع النزاع قيدا كبيرا يرد على التحكيم وعلى الأطراف المتنازعة، ولعل القصد من ذلك هو الرغبة في أن تصبح قواعده آمرة لا يجوز استبعادها في أي حال من الأحوال تحقيقا لاستقرار المعاملات واستقرار المراكز القانونية للأطراف المتعاقدة في عقود نقل البضائع وهذا ما تقتضيه التجارة الدولية.[4]

2/ تتعلق قواعد الاختصاص –بما فيها القانون الواجب التطبيق على النزاع– بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها، وتبطل كل الشروط الخاصة التي يخالف بها الأطراف قواعد الاختصاص، إذا كانت سابقة على وقوع الضرر، حيث ساوت الاتفاقية بين الاختصاص القضائي والاختصاص التحكيمي،[5] أما الاتفاقات اللاحقة على وقوع

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 202.

[2] تنص الفقرة الرابعة للمادة 34 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "..تعتبر أحكام الفقرتين (2) و(3) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلا وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم".

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 231 و233.

[4] ضياء علي أحمد نعمان، التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقات الدولية والتشريعات الوطنية، المقال السابق، ص 141 و142.

[5] FOLLIOT (M.G), La Modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, p 429.

الضرر وأخذا بمفهوم المخالفة لأحكام المادة 49 من اتفاقية مونتريال 1999، فلا تمتد إليها أحكام البطلان.

الفرع الثاني:

أطراف دعوى المسؤولية

لم تحدد التشريعات الدولية والداخلية –المتعلقة بالنقل لجوي– أطرف دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي الخاضعة لأحكامهما، مما يتوجب الرجوع إلى أحكام القواعد العامة لتحديد أطراف دعوى المسؤولية وهما –بطبيعة الحال– المدعي سواء أكان المسافر أو الشاحن وقد تكون شركة التأمين، في حين يكون المدعى عليه هو الناقل الجوي سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا، كما قد يكون غير الناقل.

وسنتطرق إلى أطراف دعوى المسؤولية فيما يلي:

- المدعي في دعوى المسؤولية (أولا)
- المدعى عليه في دعوى المسؤولية (ثانيا).

➢ **أولا: المدعي في دعوى المسؤولية.**

يختلف المدعي في دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي، باختلاف نوع عملية النقل الجوي، ففي عقد النقل الجوي للأشخاص وأمتعتهم يكون الراكب هو المدعي في حالة الإصابة، أما في حالة الوفاة فيكون المدعي هم ورثته (أ)، أما في عقد النقل الجوي للبضائع يكون المدعي هو المرسل أو المرسل إليه المعين في وثيقة النقل، أو شركة التأمين (ب).

أ) في نقل الأشخاص والأمتعة:

يختلف مركز المدعي في دعوى المسؤولية التي تقام ضد الناقل الجوي الناجمة عن الحادث سواء أدى إلى إصابة الراكب (المدعي) بجروح أو أي أذى بدني آخر، أو أدى إلى وفاته فإن الحق في رفع دعوى المسؤولية ينتقل إلى ورثته.

1) في حالة إصابة الراكب:

يعد الراكب الذي أصابه الضرر –أثناء عملية النقل– هو صاحب المصلحة الشخصية المباشرة في رفع الدعوى أمام القضاء مطالبا إياه بالتعويض عما لحقه من ضرر،[1] ومصلحته هنا مصلحة قانونية "intérêt juridique" التي تستند إلى حق يقوم على التزام شخصي في ذمة الناقل، بموجبه يلتزم الناقل بإصلاح الضرر الذي تسبب فيه نتيجة خطئه، عملا بالقاعدة القائلة "لا دعوى بدون مصلحة"[2]، والتي أخذ بها المشرع الجزائري من خلال نص المادة 13 من ق.إ.م.إ.ج التي تقضي بأنه: "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أم محتملة يقرها القانون".

كما لا توجد صعوبة في تحديد المدعي، في حالة ضياع الأمتعة المسجلة أو الشخصية التي يحتفظ بها الراكب في حيازته، أو في حالة تأخيرها، فالراكب هو الذي يحتل مركز المدعي، الذي يحق له رفع دعوى المسؤولية عن الأضرار التي أصابت أمتعته،[3] ويستمد الراكب دعواه ضد الناقل من عقد النقل على اعتبار أن نقل الأمتعة لا يكون إلا بمقتضى العقد الذي أبرمه مع الناقل الجوي.[4]

2) في حالة موت الراكب:

---

[1] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 304، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 167.

[2] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 231، يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 311، محمد نصر محمد، أصول الدفوع والمحاكمات، دار الراية للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2013، ص 171 و172، عبد الوهاب خيري علي العالي، نظام المرافعات، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2014، ص 194 وما يليها.

[3] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 133، محمود مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، 1977-1978، ص 145.

[4] عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق،ت ص 98 و99، رفعت فخري حول أحكام الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد الأول – السنة الرابعة والأربعون، يناير 2002، ص 49.

في حالة وفاة الراكب يكون من حق ورثته رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، إلا أن كل من اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 لم تحدد الورثة الذين يحق لهم رفع تلك الدعوى في حالة وفاة الراكب، وتركت هذا الموضوع دون معالجة واكتفت بالإحالة –في شأن ذلك– إلى القانون الوطني الواجب التطبيق.[1]

ولقد اختلف الفقه حول تحديد القانون الواجب التطبيق في تحديد الأشخاص الذين يكون لهم الحق في رفع الدعوى من بين ورثة الراكب المتوفى، حيث ذهب جانب من الفقه إلى وجوب الأخذ بالقانون الواجب التطبيق وفقا لقواعد تنازع القوانين،[2] بينما ذهب رأي آخر إلى ضرورة الاحتكام إلى قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى، إذ أحالت إليه نصوص الاتفاقية فيما يتعلق بإجراءات الدعوى، مما يفصح عن الاتجاه إلى جعله "القانون العام"، الذي يتم الالتجاء إليه، في كل ما لم تعالجه النصوص.[3]

أما الاتجاه الراجح لدى الفقه، فقد أفضى إلى القول بأن تحديد الورثة الذين يكون لهم الحق في رفع دعوى المسؤولية، ضد الناقل الجوي يكون وفقا لقانون الأحوال الشخصية للمضرور (أي الراكب)، شريطة عدم مخالفته للنظام العام في قانون المحكمة التي تنظر في النزاع.[4]

أما المشرع الجزائري –من خلال قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98–09– لم يحدد الأشخاص المخول لهم الحق في رفع هذه الدعوى من بين ورثة الراكب المتوفى، وكان من الأجدر به الاقتداء بقانون رقم 31/88 المتعلق بنظام التعويض عن أضرار حوادث المرور،[5] الذي أقر للورثة الحق في التعويض عن الضرر المادي في حالة وفاة الضحية، وتم حصرهم في: الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر، الأب والأم، والأشخاص الآخرون تحت الكفالة، وعن

[1] LITVINE (M), op.cit, p 216, DU PONT (M.D), op.cit, p 390.
[2] LE MOINE (M), Traité de droit aérien, op.cit, p 556, DEJUGLLART (M), Traité de droit aérien, T2, 2e ed par : DU PONTAVICE (E), DE L ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 144.
[3] POURCELET (M), Transport aérien international et responsabilité, op.cit, p 198.
[4] LITVINE (M), op.cit, p 217.
[5] الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، الجريدة الرسمية، العدد 29 لسنة 1988.

الضرر المعنوي بسبب الوفاة في: الأب والأم، والزوج أو الزوجة، وأولاد الضحية قاصرين أو بالغين فقط، مع استبعاد الرجوع إلى القواعد العامة –من خلال المادة 124 من التقنين المدني الجزائري- التي تسمح لكل من لحقه ضرر نتيجة وفاة الضحية أن يرفع دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي ويطالب بالتعويض سواء أكان من بين الورثة أم أجنبيا عنهم، مما يؤدي إلى فتح الباب على مصرعيه أمام أقارب الراكب المتوفى والغير، وبالتالي يثقل كاهل الناقل الجوي.

ب) في نقل البضائع:

تقام دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع –بحسب الأصل- من المرسل باعتباره الطرف الأصيل في عقد النقل الجوي، وقد ترفع أيضا من طرف المرسل إليه ما دام هو المستفيد من عقد النقل، كما قد ترفع دعوى المسؤولية من طرف شركة التأمين إذا كانت البضاعة مؤمن عليها.

1) المرسل أو المرسل إليه:

يجوز لكل من المرسل والمرسل إليه الوارد ذكرهما في خطاب نقل البضائع أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي طبقا للقواعد المسؤولية العقدية،[1] حيث قضت التشريعات الدولية –الخاصة بالنقل الجوي للبضائع-[2] بأنه يحق للمرسل رفع دعوى التعويض باعتباره صاحب السيطرة على البضاعة ولا ينتهي حقه إلا عندما يبدأ حق المرسل إليه –بصفته المستفيد من عقد النقل-[3] ويتم ذلك عند تسلمه البضاعة أو خطاب النقل، أو اعتراف الناقل بفقدان البضاعة، أو عدم تنفيذ الناقل للعقد قد ينجم عنه ضرر يصيب كل من المرسل أو

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 773، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 233.

[2] طبقا للمادة 14 من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.

[3] تنص الفقرة الرابعة للمادة 12 من اتفاقية وارسو 1929 (التي تقابلها الفقرة الرابعة للمادة 12 من اتفاقية مونتريال 1999) على أنه: "ينتهي حق المرسل منه، حيث يبدأ حق المرسل إليه وذلك بالتطبيق لأحكام المادة الثالثة عشرة الواردة بعد، على أنه إذا رفض المرسل إليه استلام خطاب النقل الجوي أو البضاعة، أو إذا تعذر الاتصال به، استرد المرسل منه حقه في التصرف".

المرسل إليه، فيكون لكل منهما الحق في رفع الدعوى على الناقل،[1] ولكن لا يلتزم هذا الأخير بدفع التعويض مرتين بل تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة، ولا يحسب لكل من المرسل أو المرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة.[2]

وبناء على ما تقدم، يكون بصفة عامة لكل من ورد ذكره بخطاب النقل بوصفه مرسلا أو مرسل إليه، أن يرجع على الناقل الجوي، سواء كان وكيلا بالعمولة للنقل عن المرسل أو المرسل إليه، أو وكيلا للعبور أو أي وسيط آخر.[3]

كما لا يجوز لمن لم يرد ذكره في خطاب النقل أو وثيقة النقل الجوي بوصفه مرسلا أو مرسلا إليه أن يرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي طبقا لقواعد المسؤولية العقدية،[4] لكن يبقى أمامه مقاضاة الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية مع مراعاة الأوضاع والحدود المقررة – سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال– لدعوى المسؤولية على الناقل في أية صورة كانت.[5]

2) شركة التأمين:

يمكن لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة ضد الأضرار التي قد تصيبها أثناء عملية النقل (أي في فترة تواجدها تحت حراسة الناقل الجوي أو تابعيه)، والتي دفعت التعويض لرافع الدعوى (المرسل أو المرسل إليه) أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل

---

[1] Cass.com, 20/10/2009, N° 08-18-502, BTL 2009, p 659, Cass-com, 23/02/1981, RFDA1981, p 232, T-C-Bruxelles, 15/05/1981, RFDA 1981, p 371 ets, C-A-Paris (5e ch), 15/03/1976, RFDA 1976, p 398 ets.

[2] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 631 و632.

[3] أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 417، ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 372 وما يليها.

[4] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 449، رفعت أبادير، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 237، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 329.

[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 308، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 234، هشام فضلي، المرجع السابق، ص 110.

الجوي بمقتضى فكرة الحلول العيني،[1] فالشركة تحل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه ومنها حقه في استعمال دعوى المسؤولية.[2]

ورغم إقرار المشرع الجزائري – من خلال نص المادة 196 من قانون التأمينات رقم 07/95- وجوب اكتتاب الناقل الجوي تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه البضائع المنقولة، إلا أنه لم يتضمن نصا خاصا يقضي بإحلال شركة التأمين محل المرسل أو المرسل إليه في رفع دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي،[3] لكن – ووفقا للقواعد العامة من خلال نص المادة 38 من قانون التأمينات الجزائري- فإن شركة التأمين تملك الحق في رفع الدعوى محل المؤمن له (المرسل أو المرسل إليه) في حقوقه استنادا إلى عقد التأمين الذي تبرمه مع المرسل أو المرسل إليه يقضي فيه على الحلول محلهما في حقوقهما.[4]

كما أجاز القضاء في الجزائر -في العديد من أحكامه-[5] لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة والتي دفعت للمرسل أو المرسل إليه التعويض الناجم عن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها أن ترفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي باعتبار أن شركة التأمين التي دفعت التعويض قد حلت محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقهما ومنها حقهما في رفع دعوى المسؤولية، حيث قضى مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية- بأن: "...فإن الخبرة المنجزة وكذا محضر المعاينة المذكورة أعلاه والمحرر يوم استلام البضاعة يعد قرينة عدم

---

[1] DEJUGLART (M), Traité de droit aérien, T2, 2e ed, par DU PONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 142.

[2] C.A.Paris (1e ch.B), 25/02/2000, BTL 2000, p 254, confirmé par : cass.com 13/11/2002, N° 00-20-227 BTL 2002, p 771, C.A.Paris (5e ch B), 03/03/2000, BTL 2000, p410, C-A- Lyon, 17/02/1983, BT 1983, p 329 (Helvetia C/Air France et Air Afrique).

[3] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 166.

[4] ولرفع دعوى الحلول يتطلب الأمر توافر شرطان اثنان:
- الشرط الأول: أن تكون شركة التأمين قد دفعت للمؤمن له التعويضات المستحقة المترتبة عن الأضرار اللاحقة بسبب ذلك الحادث، وتثبت شركة التأمين ذلك بجميع طرق المخالصات المتعارف عليها في هذا النشاط.
- الشرط الثاني: أن تكون دعوى الرجوع على الناقل الجوي مصدرها ضرر ناجم عن المسؤولية المدنية للناقل ويستوي الأمر أن تكون المسؤولية عقدية أو تقصيرية. انظر: جديد معراج، المرجع السابق، ص 85.

[5] قرار مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية- قضية رقم 09/8441 ، في 2010/03/02 (غير منشور).
- حكم محكمة سيدي امحمد – القسم التجاري (البحري، قضية رقم 09/2139، بتاريخ 2009/06/21 (غير منشور)
- حكم محكمة سيدي أمحمد – الفرع التجاري الثاني، قضية رقم 07/194 في 2007/04/25 (غير منشور).
- حكم محكمة سيدي أمحمد – الفرع التجاري الثالث، قضية رقم 2003/5249، في 2004/12/04 (غير منشور).

التسليم المطابق المنصوص عليه في المادة 152 من قانون الطيران المدني وبأن عمليات السرقة الحاصلة عليها تمت قبل استلامها من المرسل إليه وفي الوقت التي كانت تحت مسؤولية الناقل الجوي أي بالمطار وقبل خروجها منه ما يجعله طبقا لأحكام المادة 146 من نفس القانون المذكور أعلاه مسؤولا عما حدث للبضاعة من نقص، يتعين تعويض قيمته للمدعية نظرا لعدم احترام الالتزامات التعاقدية المتفق عليها، وبناء عليه يتعين التزام المدعى عليها بدفع قيمة التعويض المحدد بعقد الحلول...".[1، 2]

أما عن طبيعة الدعوى التي تقيمها شركة التأمين ضد الناقل الجوي، فهي تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية نظرا لكونها أجنبية عن عقد النقل، بالإضافة إلى عدم وجود أية علاقة سببية بين الخطأ والضرر الحاصل للمؤمن، فأداؤه للتعويض يكون مصدره عقد التأمين وليس خطأ الناقل الجوي.[3]

- **ثانيا: المدعى عليه في دعوى المسؤولية.**

من الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية، سواء أقيمت هذه الدعوى من جانب الراكب أو ورثته الشرعيين في حالة وفاته، أو المرسل أو المرسل إليه أو شركة التأمين التي تولت دفع التعويضات، لكن الصعوبة بشأن تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية تثار سواء في حالة وفاة الناقل، وكذا في حالة الناقلين المتتابعين، والناقلين المتعاقدين والفعليين، وأيضا في حالة الرجوع على تابعي الناقل الجوي.

[1] قرار مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية، قضية رقم 2010/6575، في 2011/02/27 (غير منشور).

[2] وهو ما أخذ به قضاء المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2011/07/07، حيث قضت بأن: "...أن تأسيس القرار المطعون فيه قضاءه على عدم جواز تجزئة الدعوى لا يستند لأي أساس قانوني، ذلك أن في دعوى الحال كان يتعين فعلا عدم قبول دعوى شركة التأمين "كات" لعدم تأسيسها على عقد حلول يمنحها صفة التقاضي، في حين أن الدعوى المقامة من قبل صيدال فارمال مؤسسة على كونها هي المرسل إليه، وبهذه الصفة تتمتع بصفة التقاضي للمطالبة بتعويض الخسائر التي تكون قد لحقت البضائع، وعليه فالوجه المثار مؤسس...".
قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 742052 في 2011/07/07 (غير منشور).

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة، والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 377.

أ) حالة وفاة الناقل:

ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي أو على ورثته في حالة وفاته، وفي ذلك تنص المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999[1] على أنه: "في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في التركة"، وبالتالي لا يسري هذا الحكم إلا في حالة ما إذا كان الناقل الجوي شخصا طبيعيا، ويستوي في ذلك أن يكون الناقل مالكا للطائرة أو مستأجرا لها،[2] بالإضافة إلى اكتساب وكالات السياحة[3] والوكلاء بالعمولة[4] صفة الناقل الجوي.

وقد كان الأمر شائعا وقت توقيع اتفاقية وارسو 1929 الأصلية، حيث كانت منشأة النقل الجوي تأخذ شكل منشأة فردية مملوكة لشخص طبيعي يتمتع بصفة الناقل الجوي،[5] لكن التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي الذي أصبح يتطلب استثمارات ضخمة أفضى –في الوقت الراهن– أن تكون منشأة الطيران تأخذ شكل شركات تجارية تتمتع بالشخصية المعنوية،[6] ولكن رغم ذلك يبقى للنص أهمية مؤكدة لتجنب أي فراغ قانوني في حالة وجود منشأة فردية للطيران التجاري،[7] حيث تقام دعوى المسؤولية في حالة وفاة الناقل الجوي –كشخص طبيعي– على ورثته الشرعيين، مما يدل على حرص هذه التشريعات على تأكيد حق المضرور في الحصول على التعويض المقرر له.[8]

وإذا رفعت دعوى المسؤولية على ورثة الناقل الجوي يستفيد هؤلاء من أحكام المسؤولية المحدودة، من خلال ذلك يتحملون عبء الدعوى من ناحية، ويستفيدون بالمقابل من حدود المسؤولية من ناحية أخرى.[9]

---

[1] تقابلها المادة 27 من اتفاقية وارسو 1929، والمادة 105 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، بينما لم ينص المشرع الجزائري في قانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني على هذه الحالة.

[2] C.A.Paris, 02/10/1981, RFDA1982, p 91 ets, C.A. Toulouse, 05/03/1980, RFDA 1980, p 233 ets.

[3] Cass.Civ, 28/02/1956, RFDA 1956, p 217 ets.

[4] C.A.Paris, 14/03/1960, RFDA 1960, p 317 ets.

[5] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 450.

[6] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 134، هامش 3.

[7] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 309 و310.

[8] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 235، دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 351.

[9] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 450.

ب) تحديد المدعى عليه في حالة النقل المتتابع:

تتحقق صورة النقل المتتابع، إذا شارك عدة ناقلين في تنفيذ عقد النقل المبرم بين الناقل الأول والراكب أو مرسل البضاعة، والذي يدرك منذ البداية أن هذا الناقل لن ينفرد بتنفيذ العقد، وإنما سيشاركه ناقلون آخرون، سواء تتعدد العقود بتعدد الناقلين، أو أن يكون العقد واحدا، لكن المهم أن تتجه إرادة الأطراف إلى اعتبار عملية النقل عملية واحدة.[1]

لكن يثار تساؤل في مثل هذه الحالة، على أي ناقل يمكن أن ترفع عليه دعوى المسؤولية؟

الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل الذي حصل الضرر في فترة النقل التي تولاها إذا ما تعدد الناقلين الجويين، إلا أن التشريعات الدولية –من خلال اتفاقيتي وارسو ومونتريال– أوردت استثناء عن هذا الأصل،[2] وفرقت بين نقل الأشخاص ونقل الأمتعة والبضائع المتتابع.

1) في نقل الركاب:

الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير الذي سبب الضرر للراكب أثناء عملية النقل التي يتولاها،[3] لكن ورد استثناء عنه يمكن بموجبه للمتضرر الرجوع على الناقل الأول وحده، حتى ولو كان الضرر قد نتج عن حادث أو تأخير في مرحلة نقل تولاها ناقل آخر، أو إذا كان يعتبر في مقام المؤمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها بأن تعهد صراحة بأنه مسؤول عن الرحلة كلها، أو إذا كان بناء على

---

[1] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 240.

[2] طبقا للمادة 30 من اتفاقية وارسو 1929 والمادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 تقابلهما المادة 153 من قانون الطيران المدني الجزائري.

[3] إلياس حداد، دعوى المسؤولية بمواجهة الناقل الجوي الدولي، مجلة المحامون تصدر عن نقابة المحامين السورية، العدد 1و2 لعام 2008، السنة 73، ص 13.

مشارطة صريحة في عقد النقل بموجبها يتحمل الناقل الأول المسؤولية عن الرحلة بأكملها.[1] أما إذا لم يوجد هذا الشرط فإن وصف المدعى عليه ينتفي عنه،[2] لذلك تنص المادة 30 فقرة (2) من اتفاقية وارسو على أنه "لا يجوز للراكب أو لمن خلفه الرجوع إلا على الناقل الذي يكون قد قام بمرحلة النقل التي وقع فيها الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول بناء على مشارطة صريحة، قد أمن على المسؤولية بشأن الرحلة كلها".

كما حددت الفقرة الثانية للمادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 المدعى عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع للأشخاص بنصها: " لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح".

2) في نقل البضائع:

إذا شارك عدة ناقلين جويين في تنفيذ عقد النقل المبرم بين الناقل الأول ومرسل البضاعة، يجوز لمرسل البضاعة رفع الدعوى إما على الناقل الأول، أي الناقل الذي بدأ تنفيذ عملية النقل، أو الناقل الذي وقع الحادث الذي سبب الضرر –المتمثل في هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها أو التأخير في عملية النقل– خلال المرحلة التي تولى تنفيذها،[3] وله أن يرجع على كل منهما منفردا أو مجتمعين، فكلاهما متضامنين قبله،[4]

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 310، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 103، محمد مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 146.

[2] يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 317، رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، المقال السابق، ص 51.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 382 و383.

[4] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 235 و236، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 102.

بالإضافة إلى عدم تجاوز مجموع التعويضات التي قد يقضى بها الحدود القصوى المقررة قانونا، لن يكون أمام المرسل سوى الناقل الأول وحده، إذا ظل مكان وقوع الضرر مجهولا.[1]

كما يستطيع المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية إما على الناقل الأخير الذي تسلم منه البضاعة، أو الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الحادث أو التأخير الذي سبب الضرر،[2] ويكون الناقلان متضامنين قبل المرسل إليه، مع احترام الحد الأقصى للتعويض، وكما هو شأن المرسل، فإن المرسل إليه أيضا –في حالة الجهل بمكان وقوع الضرر– لن يبقى أمامه سوى رفع الدعوى ضد الناقل الأخير الذي تولى تنفيذ عملية النقل.[3]

إن الغاية من إقرار هذه الأحكام، هو تقريب المدعى عليه من المتضرر حتى يسهل عليه رفع الدعوى، فإذا كان المدعي هو المرسل فمن السهل عليه رفع الدعوى على الناقل الأول،[4] والأمر نفسه بالنسبة للمرسل إليه، إذ يكون الناقل الأخير هو الأقرب إلى المدعي (المرسل إليه) وأكثر يسرا في مقاضاته وكان منطقيا أن يعطى لكل من المرسل والمرسل إليه حق مقاضاة الناقل الذي وقع الضرر والبضاعة بين يديه لتمكين المتضررين من الحصول على التعويض الكافي لجبر الضرر الذي أصابهم،[5] ويكون جميع هؤلاء الناقلين مسؤولين على وجه التضامن تجاه المرسل والمرسل إليه، وفي ذلك حماية لهما ضد خطر إفلاس أحد الناقلين.[6]

وهذا ما أخذ به قضاء المحكمة العليا في قراره الصادر بتاريخ 2012/06/07، الذي قضى أن: "... حيث أن المطعون ضدها التزامها بالعقد المبرم بينها وبين شركة سيتال وهو نقل البضاعة من هونغ كونغ إلى مطار الجزائر أين تم تفريغ البضاعة المنقولة ودون أية منازعة

---

[1] محمود مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 169، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 331.

[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 418 و419.

[3] C.A.Paris, 03/02/1972, RFDA 1972, p 49 ets, C.A.Paris, 27/06/1969, RFDA 1969, p 405 ets.

[4] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 242، فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 238.

[5] RODIERE (R), Droit des transports terrestres et aériens, op.cit, p 314.

[6] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 236.

حول كميتها الوارد وصفها في تلك الوثيقة والتي تمت جمركتها بنفس الكمية أي 116 كلغ، كما هو مشار إليه برسالة النقل، وأنه لم يسجل أي نقصان في الكمية لغاية وصولها إلى مطار الجزائر وذلك ما يعفي المطعون ضدها من أية مسؤولية، وبقي بعد ذلك مسألة النقل من مطار الجزائر إلى تلمسان والذي تم بطلب من شركة سيتال إلى الخطوط الجوية الجزائرية وأن مسألة إجراء الخبرة بحضور الخطوط الجوية الجزائرية بتلمسان واكتشاف النقص في البضاعة، إنما حضورها كان أن بصفتها ناقلة وليست وكيلة عن الخطوط الجوية القطرية، وعليه فإن الوجه غير سديد".[1]

لكن يثار التساؤل حول مدى التضامن بين الناقلين في النقل المتتابع؟

- اختلف الفقه في تحديد مدى التضامن بين الناقلين:

حيث يرى جانب من الفقه أن التضامن بين الناقلين لا ينتج أثره إلا في حالة وجود ثلاثة ناقلين متتابعين على الأقل، ويشترط أن يقع الضرر والبضاعة بين يدي الناقل الأوسط، في هذه الحالة فقط يمكن سواء للمرسل مقاضاة الناقل الأول أو الناقل الأوسط، أو المرسل إليه مقاضاة الناقل الأوسط أو الناقل الأخير،[2] أما إذا اقتصر الأمر على ناقلين اثنين فقط، فإن صفة الناقل الأول أو الناقل الأخير من ناحية ستتحدد مع صفة الناقل الذي وقع الضرر والبضاعة بين يديه من ناحية أخرى، وبالتالي لا يمكن تصور بوجود تضامن، بسبب أن المرسل لا يجد أمامه سوى الناقل الأول لمقاضاته، وبالمقابل لا يجد المرسل إليه أمامه لمقاضاته سوى الناقل الأخير،[3] غير أن الأخذ بهذا الرأي من شأنه أن يؤدي إلى الابتعاد

---

[1] قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية الصادر بتاريخ:2012./06/07، ملف رقم 0773449 (قرار غير منشور).
[2] LITVINE (M), op.cit, p 249 ets, LE MOINE (M), traité de droit aérien, op.cit, pp 568 et 569.
[3] BOULOS (N.P), Transport Aérien international, responsabilité des transporteurs successifs de Marchandises, RFDA 1960, pp 47 et 48.

عن الهدف الذي تسمو إليه المادة 30 من اتفاقية وارسو التي تقرر وجود تضامن بين الناقلين المتتابعين بغض النظر عن عددهم.[1]

في حين ذهب الرأي الراجح لدى الفقه إلى القول بوجود مثل هذا التضامن حتى عند تولي عملية النقل ناقلين اثنين فقط، فإذا حدث الضرر خلال تولي أيا من الناقلين عملية النقل الخاصة به، يجوز لكل من المرسل أو المرسل إليه إقامة دعوى المسؤولية سواءًا على الناقل الأول أو الناقل الأخير أو على كلاهما بالتضامن،[2] وبالتالي فهو يحرص على توفير الحماية الفعالة لكل من المرسل والمرسل إليه ويكفل للمضرور منهم الحصول على التعويض الكافي ويجنبه خطر إفلاس أحد الناقلين المتتابعين.[3]

ج) تحديد المدعى عليه في حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلي:

لم تتطرق اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 لهذه المسألة، واقتصرت في أحكامها على الشخص الذي يقوم بعملية الناقل بموجب العقد المبرم بينه وبين الراكب أو الشاحن دون التطرق إلى الناقل الفعلي الذي يتولى تنفيذ عملية النقل بكاملها أو جزء منها، إلى غاية صدور اتفاقية جوادالاخارا 1961 المكملة لاتفاقية وارسو،[4] التي تكفلت بإعطاء تعريفًا للناقل الجوي،[5] وفرقت –بصدد ذلك– بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، حيث يقصد بالناقل المتعاقد كل شخص يكون طرفا في عقد النقل –خاضع لاتفاقية وارسو– ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل، أما الناقل الفعلي فيقصد به أي شخص آخر –خلاف الناقل المتعاقد– يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، 385 و386.

[2] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p 207 ets, TOSI (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 145.

[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 311، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 243.

[4] المتعلقة ببعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والتي دخلت حيز التنفيذ في 1964/05/01 والتي صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 1965/10/05، الجريدة الرسمية عدد 104 لسنة 1965.

[5] المادة الأولى من اتفاقية جوادا لاخارا 1961.

بكل عملية النقل المشار إليها في الفقرة ب للمادة الأولى من اتفاقية جوادا لاخارا أو بجزء منها، ولكنه لا يعد بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلا متتابعا بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو.[1]

وهي نفس الأحكام التي أخذت بها اتفاقية مونتريال 1999 التي أجازت –من خلال المادة 45 منها–[2] للمدعي أي الراكب أو المرسل أو المرسل إليه الخيار في رفع دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما متضامنين أو منفصلين،[3] كما يكون للناقل الذي ترفع عليه الدعوى الحق في إدخال الناقل الآخر معه فيها على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى،[4] إلا أن هذه الأحكام لم تدرج ضمن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، مما يجعل تنظيم النقل الجوي الداخلي يفتقر إلى هذا الجانب الهام من المعاملات السائد في النقل الجوي الدولي.[5]

د) رفع الدعوى على تابعي الناقل الجوي:

لم تتناول اتفاقية وارسو الأصلية بالتنظيم كيفية رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي، تاركة تنظيم أحكامه للقانون الوطني الواجب التطبيق، مما يفوت على هؤلاء التابعين الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة الواردة في المادة 22 من الاتفاقية.[6]

لكن ومع التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي الذي يتطلب استثمارات مالية ضخمة، وتنظيمه في شكل شركات مساهمة تتمتع بالشخصية المعنوية، وتمارس نشاطها بواسطة

[1] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 634 و635، محمد مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 198.
[2] تقابلها المادة السابعة من اتفاقية جوادا لاخارا 1961.
[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 452 و453، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 101.
[4] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, pp 209 et 210.
[5] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 357.
[6] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 258.

تابعيها الذين لا تربطهم بمستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين أية علاقة تعاقدية،[1] ولما كانت معظم الأضرار المنسوبة للناقل الجوي ناجمة عن خطأ هؤلاء التابعين، خول بروتوكول لاهاي 1955- من خلال نص المادة 14 منه-[2] أحكاما جديدة، تبنتها لاحقا اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص المادة 30 منها- تقر مسؤولية تابعي الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب مستعمل الطائرة، وتخول له بصفته مدعي الحق في رفع الدعوى على تابع الناقل أو وكيله.[3]

وتتمثل هذه الأحكام فيما يلي:

1) إذا أقام المتضرر دعوى المسؤولية على تابعي الناقل الجوي نتيجة خطأ ارتكبه أثناء تأدية وظيفته، يحق للتابع المسؤول التمسك بالحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في الاتفاقية.[4]

2) إذا رفعت الدعوى على كل من الناقل الجوي وتابع الناقل، فلا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحصل عليه المتضرر من الناقل والتابع معا عن الحد الأقصى الذي تقرره الاتفاقية حتى لا يكون الرجوع عليهما وسيلة للتحايل على أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية.[5]

3) فيما عدا نقل البضائع، لا يجوز لتابع الناقل التمسك بأحكام تحديد المسؤولية الواردة في الاتفاقية، إذا أثبت المتضرر (المدعي) أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث الضرر، أو بروعونة مقرونة بإدراك ووعي باحتمال وقوع الضرر.[6]

---

[1] إلياس حداد، دعوى المسؤولية بمواجهة الناقل الجوي الدولي، المقال السابق، ص 14.

[2] استحدث بروتوكول لاهاي 1955 مادة جديدة اتخذت الرقم (25/أ) بعد المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929.

[3] Cass.com, 14/12/1977, RFDA1978, p 188, C.A.Paris, 17/11/1975, RFDA 1976, p 109.

[4] TOSI (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 171.

[5] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 453، ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 389.

[6] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 238.

4) يكون رجوع المتضرر على تابعي الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية، لأنه لا تربطه بمتلقى خدمة النقل أية علاقة تعاقدية،[1] لذلك إذا جاز لتابعي الناقل التمسك بحدود المسؤولية المقرر لهم قانونا، لكنها لا تخضعهم لقواعد المسؤولية المدنية للناقل الجوي كافتراض الخطأ من جانب الناقل، وأحكام الاختصاص القضائي.[2]

[1] SCHMID (R), La notion de « préposés » dans la convention de Varsovie, RFDA 1986, p 167 ets.
[2] LITVINE (M), op.cit, p 223 ets.

المطلب الثاني:

انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي

حرصت الأنظمة القانونية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي على إقامة توازن بين المصالح المتضاربة لأطراف عقد النقل الجوي، فبالإضافة إلى إقرارها الحماية القانونية الكافية لمستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين، سعت كل من التشريعات الدولية والداخلية إلى حماية مصلحة الناقل الجوي، وعدم ترك دعوى المسؤولية تطول- والذي قد تؤدي إلى إثقال كاهل الناقل الجوي وتعطيل أعماله، من خلال إقرار دفوع إجرائية -إلى جانب الدفوع الموضوعية التي تطرقنا إليها سالفا- كفيلة بدفع المسؤولية عنه.

وحتى يطمئن الناقل على أن عملية النقل للأمتعة المسجلة والبضائع قد تمت سليمة وصحيحة وفق القانون، أوجب المشرع -على الصعيدين الدولي والداخلي- على المرسل إليه اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة عند تسليم الأمتعة والبضاعة، وإن قصر بالقيام بذلك ترتب عليه جزاء يتمثل بإعطاء الحق للناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده إذا لم يقدم المرسل إليه اعتراضه الفوري، أو إذا لم يرسل احتجاجه خلال المواعيد المحددة (الفرع الأول).

كما وضعت هذه التشريعات مدة معينة أمام المتضرر (سواء أكان الراكب أو ورثته أو المرسل أو المرسل إليه) لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، فإذا لم ترفع خلال هذه المدة جاز لهذا الأخير الدفع بسقوط الدعوى لتقادمها (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل الجوي، من خلال تنظيم الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده إذا استلم كل من الراكب الأمتعة المسجلة والمرسل إليه البضاعة، دون أن يرسل أيا منهما احتجاجا على الناقل الجوي بمجرد اكتشاف العيب الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة خلال مدة معينة، حفاظا على استقرار المعاملات التي تقتضي عدم ترك عبء دعاوى المسؤولية يدوم طويلا على عاتق الناقل الجوي حتى لا ترتبك أعماله مما قد يمس بمصالحه المالية ويعطل مشروعه الاستثماري الضخم.

وعليه فإن الغاية من إقرار هذه الوسيلة هو الحد من دعاوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل الجوي بعد استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة (أولا) وفق أحكام قانونية أقرتها التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي (ثانيا).

➢ أولا: الحد من دعاوى المسؤولية بعد استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة.

فرضت الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي التزاما محددا على عاتق المرسل إليه بتقديم احتجاجًا إلى الناقل الجوي إذا لحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة تلف أو هلاك أو التأخير في عملية نقلهما،[1] يترتب على الإخلال به جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي،[2] فالهدف من وراء إبدائه هو حجب المحكمة عن النظر في الدعوى ابتداء –بناء على دفع شكلي– بغض النظر عن توافر أو عدم توافر

---

[1] محمد السيد الفقي، النطاق الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، العدد الأول لسنة 2006، ص 393 و394.

[2] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, pp 566 et 567, ALTER (M), droit des Transports, DALLOZ, Paris, 3é éd, 1996 , p 130.

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي،[1] فالدفع بعدم قبول الدعوى يعد دفع في الشكل أما الدفوع الأخرى فهي دفوع تتعلق بموضوع الدعوى.[2]

ونظرا لما يتميز به نقل البضائع والأمتعة المسجلة عن طريق الجو من خصائص أبرزها تسلم الناقل الجوي لها من المرسل وتظل تحت حراسته ومسؤوليته حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو تعرضها إلى التلف أو الهلاك الجزئي أو إلى التأخير في عملية النقل قد يؤدي إلى فقدان قيمتها،[3] فقد استهدفت التشريعات الدولية والداخلية الحد من دعاوى المسؤولية بعد استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة، من خلال إقرارها للناقل الجوي الحق بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية،[4] في حالة عدم توجيه المرسل إليه احتجاجا مكتوبا فور اكتشافه تلف البضاعة أو الأمتعة المسجلة في حالة وصولها في الموعد المتفق عليه في عقد النقل، أو في حالة التأخير في عملية النقل[5]، لأن تسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون احتجاج، يعتبر قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة وفقا لمستند النقل، وأنها قد وضعت تحت تصرفه في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، ما لم يثبت وجود غش من قبل الناقل الجوي.[6]

ويختلف الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية عن الدفوع التي يلجأ إليها الناقل لدفع مسؤوليته استنادا إلى أحد الأسباب الموضوعية السابق ذكرها، إذ أن دفع المسؤولية يقضي وجود دعوى مسؤولية مقبولة تتصدى من خلالها المحكمة في مناقشتها للجوانب المتعلقة بموضوع الدعوى، أما الدفع بعدم قبول الدعوى فهدفه منع المحكمة من نظر الدعوى

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، الإجراءات الخاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الخاصة، مجلة محاكم مراكش تصدر عن محكمة الاستئناف بمراكش، العدد الثاني – مارس 2008، ص 150 و151.

[2] محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 199 و200، عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، الطبعة الأولى، 2010، ص230

[3] DE GROOT - TORAILLE (J.), La livraison des marchandises dans les transports Maritimes terrestres aériens et fluviaux, op cit, pp 162 et 163.

[4] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 790.

[5] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 198 ets, PINEAU (J), op.cit, pp 344 et 345.

[6] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 210، محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 103.

والخوض في توافر أو عدم توافر مسؤولية الناقل الجوي.[1] فالمحكمة تقضي بعدم قبول الدعوى بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط انعقاد مسؤولية الناقل، فهي تهدف إلى إنهاء وحسم المنازعات المترتبة عن عقود النقل في فترات وجيزة عقب تنفيذ هذه العقود.[2]

وعليه فإن الدفع بعدم قبول الدعوى يسري فقط على المسؤولية عن نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة واستبعاد تطبيقه في المسؤولية عن نقل الركاب، لارتباطه بالاحتجاج الغير مطلوب بالنسبة للأضرار الجسدية،[3] فالراكب ليس ملزما بتقديم احتجاج للناقل، لأنه يستطيع مباشرة رفع دعوى المسؤولية وتقديمها شريطة أن يتم ذلك خلال فترة التقادم المقررة قانونا.[4]

وقد قصرت الأنظمة القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الاحتجاج على حالة التلف الظاهر للبضاعة والأمتعة المسجلة أو تأخيرها وهي الحالات التي يحدث فيها تسليم،[5] ويترتب على ذلك أن نطاق الاحتجاج لا يمتد ليشمل حالتي الهلاك الكلي أو الضياع لانعدام التسليم فيهما لعدم تمكن المرسل إليه من التحقق من حالة البضاعة أو الأمتعة المسجلة وما بهما من ضرر،[6] فضلا عن أن الناقل لا يحتاج إلى إخطار بحدوث الضياع أو الهلاك لأنه بعلم به من جهة ويعلم بأنه لم يقم بعملية التسليم نتيجة لهذا الضياع أو الهلاك من جهة أخرى.[7]

وقد ثار جدل كبير لدى الفقه والقضاء حول ما إذا كان الاحتجاج متطلبا في حالة الضياع أو الهلاك الجزئي للبضاعة أو الأمتعة المسجلة، فقد ذهب جانب من الفقه[8] والقضاء[9] إلى اعتبار الهلاك أو الضياع الجزئي، من قبيل التلف يستوجب توجيه احتجاج

---

1 محمود مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 173، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 241.
2 محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 313.
3 هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 456.
4 عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 239.
5 POURCELET (M) ; Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, pp 217 et 218.
6 رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، المقال السابق، ص 52.
7 محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 165 و166.
8 GODFROID (M), Les transports aériens, RFDAS 1991, p 231 ets, LITVINE (M), op.cit, pp 249 et 250.
9 T.C. Genève, 25/06/1980, RFDA 1985, p 356 ets.

مكتوب إلى الناقل من جانب المرسل إليه خلال المواعيد المبينة في الفقرة الثانية للمادة 26 من اتفاقية وارسو لإعلامه بالحالة المذكورة، تحت طائلة عدم قبول الدعوى.[1]

أما الاتجاه الغالب في الفقه[2] والقضاء[3]، فيرى أن النص قد اقتصر بشكل صريح على توجيه الاحتجاج في حالة التلف فقط، وهو العطب الذي يلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة فيقلص من قيمتها وفقا للاستعمال الذي أعدت له، واستبعاد تطبيق أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى على الهلاك أو الضياع الجزئي، لأنها أحكام استثنائية لا يجوز التوسع في تفسيرها ما دام نص المادة 26 فقرة (2) من الاتفاقية يتحدث عن التلف، وبالتالي لا يشترط الاحتجاج لقبول دعوى المسؤولية عن الهلاك أو الضياع الجزئي.[4]

وأجازت الأنظمة القانونية المنظمة للنقل الجوي –على الصعيدين الدولي والداخلي– للناقل الجوي الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية بتوافر الشروط الآتية:

1) أن تصل البضاعة أو الأمتعة تالفة أو متأخرة:

يستطيع الناقل الجوي الدفع بعدم قبول الدعوى المقامة عليه في حالتين:

الحالة الأولى: وصول البضاعة أو الأمتعة واستلامها من قبل المرسل إليه استلاما فعليا وهي تالفة، سواء أكان التلف ظاهرا يمكن مشاهدته بالعين أو الفحص العادي كأن تصل الأقمشة ممزقة، أو الزهور ذابلة، يعد فيها التسليم دون اعتراض قرينة على أنها استلمت وهي في حالة جيدة،[5] لكن هذه القرينة ليست قاطعة يمكن للمرسل إليه نفيها وإثبات أن

---

[1] C.Cass, Athénes, 19/06/1991, RFDAS 1992, p 78 ets.
[2] TOSI (J.P), Responsabilité Aérienne, op.cit, p 175, LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, pp 566 et 567, CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 199.
[3] T.C. Toulouse, 14/02/1980, RFDA 1981, p236 ets, T.C. Lyon, 06/03/1972, RFDA 1979, p 89 ets, T.C Bruxelles, 09/01/1976, RFDA 1977, p 96 ets.
[4] C.A. Paris, 20/06/1990, D 1992, p 20, cass.com, 06/10/1992, Bull.Civ 1992, N° 297.
[5] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 240، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 116.

التلف قد سبق وقوع التسليم[1]. كما قد يكون التلف غير ظاهر يحتاج كشفه إلى فض الأغلفة أو فحص البضاعة أو الأمتعة فحصا دقيقا كمأكولات مغلفة تصل متعفنة، لكن يشترط على المرسل إليه أن يعلن للناقل بالتلف بمجرد اكتشافه.[2]

أما إذا وصلت البضاعة غير كاملة وهو ما يعرف بحالة الهلاك الجزئي، فإن بعض الفقه يعتبره داخلا في مفهوم التلف،[3] بينما يرى جانب آخر من الفقه خلاف ذلك، فالهلاك كليا أو جزئيا يعني انعدام ذات البضاعة وهو ما لا يتطابق مع وصولها معيبة.[4]

أما الحالة الثانية: فتتمثل في وصول البضاعة أو الأمتعة متأخرة عن الموعد المتفق عليه أو في الموعد المعقول الذي يحدده القاضي إذا خلا العقد من تحديد موعد وصول البضاعة أو الأمتعة.[5]

2) تقصير المرسل إليه في توجيه الاحتجاج:

حتى يتمكن الناقل الجوي الدفع بعدم قبول الدعوى، يجب ثبوت تقصير من جانب المرسل إليه على النحو الذي حددته كل من المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة والمادة 31 من اتفاقية مونتريال 1999، اللتان أوجبتا على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا مكتوبا إلى الناقل الجوي بمجرد اكتشافه تلف البضاعة أو الأمتعة أو نتيجة التأخير في عملية نقلهما، خلال المواعيد المقررة قانونا والمذكورة سالفا،[6] لأن التأخير في الإبلاغ يكون من شأنه إثارة الصعوبات حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر، وبالتالي يصعب على الناقل ذاته الدفاع على نفسه،[7] لذلك رأت التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية

---

[1] نهاد السباعي، مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي، مجلة المحامون (السورية)، العدد الخامس، أيار 1999، السنة الرابعة والستون، ص 131.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 337 و338.

[3] LITVINE (M), op.cit, p 250.

[4] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 456.

[5] محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 201.

[6] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 323، هشام فضلي، المرجع السابق، ص 114.

[7] TOSI (J.P), Transport Aérien, J-CL-com 1995, Fasc 925, N° 102.

الناقل الجوي وجوب إقرار حماية للناقل الجوي من خلال فرض على المرسل إليه إتباع إجراءات معينة في مواعيد قصيرة وإلا تعرض للدفع بعدم قبول دعواه.[1]

3) عدم وجود غش من قبل الناقل:

حتى يستطيع الناقل الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة عليه، يجب ألا يثبت توافر غش من جانبه لأن كل تصرف من قبل الناقل من شأنه منع المرسل إليه من اكتشاف العيوب التي أصابت البضاعة أو الأمتعة من هلاك أو تلف،[2] ترتب عن ذلك عدم تقديم المرسل إليه الاحتجاج في المواعيد المحددة،[3] وبالتالي فإن ثبوت غش الناقل الجوي من شأنه أن يؤدي إلى حرمان الناقل من التمسك بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية.[4]

بتوافر هذه الشروط، يمكن الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، أما استلام البضاعة أو الأمتعة دون احتجاج قرينة على سلامتها.[5]

أما بالنسبة للتشريع الجزائري الخاص بالنقل الجوي الداخلي الخاضع لأحكام قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل، فقد نصت المادة 152 منه على أنه "...في حالة التلف يجب أن يوجه المرسل إليه احتجاجا فور اكتشاف ذلك... وعند الضياع أو التأخر يجب أن يتم الاحتجاج... وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء تأخر في النقل، يجب أن يتم الطلب..."[6]

يظهر جليا من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري قد وسع من نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى، مخالفا أحكام كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، إذ إلى جانب إقراره

---

[1] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 211، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 241.
[2] محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 201.
[3] POURCELET (M), Transport aérien international et responsabilité, op.cit, pp 217 et 218.
[4] محمد السيد الفقي، النطاق الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع، المقال السابق، ص 441 وما يليها.
[5] الفقرة الأولى لكل من المادة 26 من اتفاقية وارسو 12929 المعدلة، والمادة 31 من اتفاقية مونتريـال 1999.
[6] تقابلها المادة 81 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية.

جواز الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة على الناقل الجوي في حالتي تلف البضاعة أو الأمتعة، والتأخير في عملية نقلهما،[1] أجاز المشرع الجزائري أيضا الدفع بعدم قبول الدعوى في حالة ضياع البضاعة أو الأمتعة، دون تحديد إن كان الضياع كلي أو جزئي، لكن لفظ الضياع المنصوص عليه في المادة 152 فقرة 3 من هذا القانون يشمل كلا حالتي الضياع، وبالتالي يشترط وجود الاحتجاج في كافة حالات الضرر التي تصيب البضاعة والأمتعة ما عدا حالة الهلاك التي تقبل دعوى المسؤولية بشأنه من دون شرط الاحتجاج.[2]

بالإضافة إلى ذلك، نجد أن المشرع الجزائري قد وسع من نطاق الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية ليشمل –إلى جانب التأخير في عملية نقل البضائع والأمتعة– التأخير في عملية نقل المسافرين على خلاف التشريع الدولي الذي لم يضع أي حكم خاص بهذا الدفع في مجال نقل الركاب.[3]

إن الغاية التي يهدف من ورائها المشرع الجزائري عند توسعه في حالات الدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي هو تقديم الحماية القانونية والاقتصادية لشركات الطيران الوطنية من رجوع مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين عليها في أي وقت شاءوا[4].

لكن هذه الحماية الممنوحة للناقل الجوي –من خلال التوسع في حالات الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية– تضر بمصالح متعاملي النقل الجوي من أجل حصولهم على التعويض الناجم عن الأضرار التي أصابتهم من جراء حوادث الطيران، وما يترتب عنه من ازدواجية في أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى في التشريعات الدولية والداخلية.

وكان من الأجدر على المشرع الجزائري عدم التوسع في حالات الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة على الناقل الجوي، والتقييد بنفس حالت الدفع الواردة في كل من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999، من أجل إقامة توازن بين مصالح كل من الناقل

---
[1] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 174.
[2] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 360 و361.
[3] الفقرة الخامسة للمادة 152 من قانون 06/98 تقابلها الفقرة الخامسة للمادة 81 من قانون 166/64.
[4] - BOUJELLAL (A), thèse, op, cit, p341.

الجوي ومستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين من جهة، وتوحيد نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى على الصعيدين الدولي والداخلي من جهة أخرى.

- **ثانيا: أحكام الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية.**

نظمت اتفاقية وارسو لعام 1929 الأصلية الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية في الفقرة الثانية من المادة السادسة والعشرين والتي تنص على أنه: "2)- على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل بمجرد اكتشافه تلفا في البضائع أو الأمتعة ويكون ذلك خلال ثلاثة أيام على الأكثر من تاريخ الاستلام في حالة الأمتعة وسبعة أيام بالنسبة للبضائع وفي حالة التأخير يتعين توجيه الاحتجاج خلال مدة أقصاها أربعة عشر يوما تحسب من يوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضاعة قد وضعت تحت تصرفه". حيث فرضت – الاتفاقية- على المرسل إليه أن يرسل احتجاجا مكتوبا إلى الناقل الجوي إذا لحق البضائع أو الأمتعة المسجلة تلف بمجرد اكتشافه،[1] أو على الأكثر في مهلة ثلاثة (03) أيام من تاريخ تسلمه للأمتعة المسجلة أو سبعة (07) أيام من تاريخ تسلمه للبضاعة أو خلال أربعة عشرة (14) يوما من التاريخ الذي كان ينبغي فيه وضع الأمتعة والبضاعة تحت تصرفه في حالة التأخير في عملية النقل.

وقد عدل بروتوكول لاهاي لعام 1955 هذه المواعيد[2] فجعلها سبعة (07) أيام للأمتعة وأربعة عشرة (14) يوما للبضاعة وواحد وعشرين (21) يوما على الأكثر في حالة التأخير ويكون ذلك من التاريخ الذي وضعت فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه أو الراكب، وقد تبنت اتفاقية مونتريال 1999 هذه المواعيد الأخيرة من خلال نص المادة 31 فقرة 2 منها من دون أن تحدث عليها أي تعديل، وحسب المادة 23 من اتفاقية وارسو

[1] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 456 و457، ضياء علي أحمد نعمان، الإجراءات الخاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الخاصة، المقال السابق، ص 152.
[2] المادة 15 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدلة للمادة 26 من اتفاقية وارسو 1929.

1929 والمادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999، لا يجوز إنقاص من هذه المواعيد لأن ذكرها ناقصة في عقد النقل يعد من الشروط المعفية من المسؤولية، لأن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو يقرر الحد منها يعد باطلا وكأنه لم يكن.

ويختلف بدأ سريان ميعاد الاحتجاج في حالة التلف عنه في حالة التأخير، إذ يبدأ ميعاد الاحتجاج في حالة التلف ابتداء من تاريخ تسلم البضاعة أو الأمتعة المسجلة،[1] بينما يبدأ سريان هذا الميعاد في حالة التأخير ابتداء من اليوم الذي كان من المفروض أن توضع فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه أو الراكب،[2] وتكون العبرة بتاريخ إرسال الاحتجاج لا بتاريخ وصوله إلى الناقل الجوي عند تقدير ما إذا تم اتخاذ الإجراء في الميعاد القانوني.[3]

أما المشرع الجزائري فقد حدد –من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98– النطاق الزمني للدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، حيث اشترط أن يوجه الاحتجاج –في حالة التلف– من المرسل إليه أو الراكب إلى الناقل فور اكتشاف ذلك في مهلة أقصاها ثلاثة (03) أيام فيما يخص الأمتعة،[4] وسبعة (07) أيام فيما يتعلق بالبضاعة اعتبارا من تاريخ تسليمها، وعند الضياع أو التأخير يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشرة (14) يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه أو الراكب.

وبالتالي فإن المواعيد التي أخذ بها المشرع الجزائري –من خلال هذا النص– هي نفس المواعيد المقررة في اتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929، مستبعدا الأخذ بالمواعيد المقررة في

---

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 796 و797.

[2] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 155، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 275 و276.

[3] TOSI (J.P), responsabilité aérienne, op.cit, p 380.

[4] قضت المحكمة العليا –في هذا الصدد- في قرارها الصادر بتاريخ 2007/12/18 بأن: "البرقيات الرسمية الصادرة عن مصلحة الاستعلامات الخاصة بالأمتعة، لدى مطار الجزائر هواري بومدين، تثبت أن احتجاج المطعون ضدهم بشأن عدم وصول أمتعتهم وتمكينهم منها حصل فور وصولهم بهذا المطار" – قرار المحكمة العليا- الغرفة المدنية- ملف رقم 392346 الصادر بتاريخ 12/18/ 2007، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2008، ص 173.

بروتوكول لاهاي 1955 المعدل للاتفاقية رغم أن الجزائر قد صادقت على هذا البروتوكول في نفس الوقت الذي صادقت فيه على الاتفاقية الأصلية، مما يؤدي إلى ازدواجية في التشريع الجزائري الخاص بمواعيد تقديم الاحتجاج –المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والداخلي– وكان من الأجدر على المشرع الجزائري أن يأخذ بالمواعيد المقررة في بروتوكول لاهاي 1955 من أجل توحيد هذه المواعيد سواء كان النقل دوليا أو داخليا.

كما أقر قضاء المحكمة العليا بوجوب توجيه الاحتجاج من قبل المرسل إليه إلى الناقل الجوي أو أحد تابعيه فور اكتشافه للأضرار الحاصلة للبضاعة أو الأمتعة، دون تحديد شكل هذا الاحتجاج، حيث قضت في قرارها الصادر بتاريخ 2014/09/04 بأن: "القرار المطعون فيه لم يتناقض كما تزعمه الطاعنة، ذلك أن الأمر يتعلق بعقدين اثنين الأول يخص النقل الجوي والثاني يتعلق بتمثيل بشركة سويسبور، وبالتالي فتوجيه الاحتجاج لممثلها يكون صحيحا".[1]

كما قضت أيضا في قرارها الصادر بتاريخ 2010/05/06 بأن: "الطاعنة تعيب على القرار المطعون فيه عدم أخذه بالدليل العكسي التي تنص عليه المادة 152 من القانون السالف الذكر والمتمثل في تقديم محضر معاينة وتقرير خبرة فعلا، حيث أن المادة 55 من القانون التجاري تعفي من الاحتجاج عند إجراء الخبرة أو المعاينة خلال 3 أيام وهو ما وقع في الدعوى، وبالتالي كان يتعين على قضاة الموضوع الأخذ بهذا الاحتجاج والنظر في الدعوى على ضوء ما قدم أمامهم من وسائل إثبات للأضرار اللاحقة بالحمولة ومسؤولية الناقل في هذه الأضرار، وعليه فهذا الوجه مؤسس".[2]

---

[1] قرار المحكمة العليا –الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0962763 الصادر بتاريخ 2014/09/04، مجلة المحكمة العليا – العدد الثاني 2014، ص 237.

[2] قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0626562 الصادر بتاريخ 2010/05/06 (غير منشور)، قضى بنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 2008/05/11 (غير منشور) وبإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون.

كما نصت الفقرة الرابعة للمادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه: "في حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء التأخير في نقله، يجب أن يتم الطلب في مهلة ثلاثين (30) يوما حسب تاريخ توقع الوصول". وبالتالي يكون المشرع الجزائري قد استحدث حكما جديدا -لم تتضمن اتفاقيتي وارسو ومونتريال حكما مماثلا له ضمن نصوصهما- يهدف من وراء ذلك عدم إثقال كاهل الناقل الجوي بدعاوى المسؤولية الناجمة عن التأخير في عملية نقل الأشخاص من خلال إلزام رافعيها بضرورة القيام باحتجاج مكتوب خلال 30 يوما من التاريخ الذي كان يفترض أن تصل فيه الطائرة إلى مطار الوصول.[1]

ويترتب على عدم إرسال المرسل إليه الاحتجاج في المواعيد المقررة في التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي -السالفة الذكر- إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده،[2] ويراعى أنه لا يجوز للناقل التمسك بهذا الدفع في حالة ارتكابه للغش الذي يحول دون اكتشاف التلف الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة، وذلك طبقا للفقرة الرابعة من المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة للفقرة الرابعة من المادة 31 من اتفاقية مونتريال 1999، عملا بالمبدأ القانوني العام القائل بأن الغش يفسد كل شيء.[3]

أما قانون الطيران المدني الجزائري -من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 152 منه على أن تسلم الأمتعة المسجلة والشحن دون احتجاج من المرسل إليه يشكل قرينة عن تسلمها وهي في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس، لأن عدم توجيه المرسل إليه أو الراكب احتجاجا مكتوبا ضد الناقل الجوي يعد قرينة بسيطة مؤداها أن المرسل إليه أو

---

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 364.

[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 423، جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 323.

[3] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 277، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 244، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 201.

الراكب قد تسلم البضاعة أو الأمتعة في حالة جيدة طبقا لسند النقل، ما لم يثبت العكس أي أنه لم يتسلمها في حالة جيدة على أساس الحجية النسبية لبيانات سند النقل.[1]

كما قضت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2014/09/18 بأنه "...من المقرر أيضا بنص الفقرة الرابعة من نفس المادة (المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929) أنه في حالة عدم الإدلاء باحتجاج في المهلات المنصوص عليها تكون جميع الدعاوى ضد الناقل مرفوضة عدى في حالة غش صادر عن هذا الأخير وطالما أن قضاة الموضوع قد عاينوا أن الطاعنة تقر في الإرسالية التي وجهتها للمطعون ضدها المؤرخة في 14 / 02 / 2010 أنها تسلمت متاعها في الخامس من شهر فيفري 2010 وأن احتجاجها جاء خارج الآجال المحددة بالفقرة الثانية من المادة 26 السالفة الذكر، فإنهم وخلافا لما تزعمه الطاعنة قد التزموا بتطبيق الصحيح للقانون على اعتبار اتفاقية فارسوفيا المصادق عليها من طرف الجزائر تطبق في عقد النقل الجوي وبالنسبة لجميع الشركات الجوية".[2]

كما يترتب –استنادا لنص الفقرة الأخير للمادة 152 من هذا القانون– على عدم توجيه احتجاج في المواعيد المقررة فيه، إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده، مع مراعاة عدم جواز التمسك بهذا الدفع في حالة الغش، ويقع عبء إثبات هذا الغش على عاتق المرسل إليه أو الراكب كأن يثبت أن غش الناقل هو الذي حال دون اكتشافه تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة المسجلة.[3]

---

[1] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 174.

[2] قرار المحكمة العليا – الغرفة المدنية- ملف رقم 0945456 صادر بتاريخ 2014/09/18، مجلة المحكمة العليا – العدد الثاني، 2014، ص 188.

[3] [3] « La fraude englobe tous les actes ou omissions qui rendraient impossible la protestation avant l'expiration du délai légal, mais également tout manœuvre frauduleuse du transporteur ou de ses préposés », cité par : BOUDJELLEL (A), Thèse, op.cit, p 340.

الفرع الثاني:

مواعيد رفع دعوى المسؤولية بين السقوط والتقادم.

إضافة إلى حق الناقل الجوي في الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية إذا لم يقدم الراكب أو المرسل احتجاجا مكتوبا إلى الناقل فور اكتشافه تلف الأمتعة أو البضائع أو التأخير في عملية نقلها خلال الآجال المحددة قانونا، فقد وضعت الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي مدة معينة أمام المتضررين –سواء أكان الراكب أم ورثته أو المرسل أم المرسل إليه– لرفع دعوى المسؤولية، فإذا لم ترفع الدعوى ضد الناقل الجوي المسؤول عن الضرر الذي أصاب المتضرر في شخصه أو في بضاعته خلال هذه المدة المحددة قانونا فقد حقه في رفع دعواه على الناقل الجوي، حيث تراوح الوضع بين سقوط دعوى المسؤولية التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي (أولا)، وتقادمها في التشريعات الداخلية (ثانيا).

- **أولا: سقوط دعوى المسؤولية**

تنص المادة 29 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه:

1– "تقام دعوى المسؤولية في خلال سنتين ابتداء من تاريخ وصول الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.

2– ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار إليها".

ويتضح من خلال هذا النص أن المتضرر ملزم برفع دعوى المسؤولية خلال سنتين[1] اعتبارا من تاريخ وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة في الميعاد أو متأخرة[2]، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه إن لم تصل إطلاقا إلى مطار الوصول أو من تاريخ

---

[1]- نفس مدة سقوط دعوى المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة الباخرة أقرتها المادة 20 فقرة 1 و 2 من اتفاقية هامبورغ.
- أنظر: فاروق محمد ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1994، ص 239.
[2]- رفعت أبادير، القانون الخاص الجوي المغربي، دون ذكر دار النشر، 1978، ص230.

وقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن المضي في تنفيذ عقد النقل الجوي لأي سبب كان، وإذا رفعت الدعوى بعد هذه المدة يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الدعوى.[1]

ولقد اختلف الفقه حول التكييف القانوني للفترة التي يتعين خلالها رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي: هل هي فترة تقادم أم فترة سقوط؟

فذهب جانب من الفقه يقوده الفقيهين: P.Chauveau[2] و M.Pourcelet[3]، ساندته في رأيه محكمة النقض الفرنسية بدوائرها المجتمعة،[4] إلى أن مدة السنتين التي حددتها الاتفاقية هي مدة تقادم ومن ثم تكون قابلة للوقف والانقطاع، ويستندون في ذلك إلى أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل بحريا أو كان بريا يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة، وهذه الفترة دائما هي فترة تقادم،[5] ومن ثم يجب ألا يشذ النقل الجوي عن تلك القاعدة، كما يبررون موقفهم بأن الفقرة الثانية للمادة 29 من اتفاقية وارسو تحيل على قانون محكمة النزاع في طريقة احتساب مدة السنتين، فهذا يعني بالضرورة أن يرد على هذه المدة وقف وانقطاع، أي أنها مدة تقادم وليست مدة سقوط،[6] وقد تواترت أحكام القضاء الفرنسي منذ ذلك الحين في هذا الاتجاه.[7]

أما الرأي الراجح فقها[8] والجاري عليه العمل في قضاء الدول الأخرى،[9] هو اعتبار المدة المذكورة هي مدة سقوط لا مدة تقادم، فلا يرد عليها الوقف أو الانقطاع، لاسيما وأن

1- هاني دويدار، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 449، أكرم يا ملكي، المرجع السابق، ص 152، جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 324.

[2] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 197.

[3] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p 218.

[4] Cass-Ass-Plén, 14/01/1977, RFDA 1977, p 268 ets. Cass-ass-Plén, 01/07/1977, RFDA 1978, p 93 ets.

[5] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 638، أبو زيد رضوان القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 423.

[6] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 815، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 279.

[7] Cass-Civ, 10/03/1981, RFDA 1981, p 330.

- C.A. Paris, 14/03/1991 BTL, p 310.
- T.Com.Paris, 29/09/1993, BTL 1994, p 301.
- C.A.Versailles (12e ch), 14/02/2008, BTL 2008, p 172.
- Cass.com, 17/02/2009, BTL 2009, p 175.

[8] LE MOINE (M), Traité de droit aérien, op.cit, p 557 ets,

[9] T.com. Luxemburg (2e sec), 20/12/1985, RFDA 1986, p 112 ets, T.Civ, Rome, 19/01/1972, RFDA 1973, p 77 ets.

الاتفاقية استعملت مصطلح السقوط "Déchéance" ولم تستعمل اصطلاح التقادم "Prescription"[1]، كما أن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لجميع الدول الأعضاء في الاتفاقية نظرا لاختلاف قوانينها الوطنية في مسألة تحديد أسباب انقطاع التقادم ووقفه، وأما عن الإحالة على قانون محكمة النزاع فلا يعني سوى اختصاص محكمة النزاع بطريقة حساب وتحديد سريان مدة السقوط هذه، أي تحديد تاريخ وصول الطائرة، أو التاريخ الذي كان من المفروض أن تصل فيه، أو تاريخ إيقاف النقل.[2]

كما نشير إلى أن اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت هي الأخرى صراحة –حسب نص المادة 35 منها– على اعتبار مدة سنتين هي مدة سقوط دعوى المسؤولية وليس مدة تقادم، من خلال احتفاظها بمصطلح السقوط "Déchéance" عند صياغتها المادة المذكورة، والغاية من ذلك توحيد أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي بصفة عامة، وأحكام سقوطها بصفة خاصة.[3]

وينطبق سقوط دعوى المسؤولية على جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص سواء في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني أو التأخير في وصوله، أو نقل البضائع والأمتعة سواء في حالة تلف البضاعة أو الأمتعة أو هلاكها أو ضياعها، أو التأخير في وصولها،[4] حيث يتوجب على الراكب أو الشاحن أو المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد النهائي أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل،[5] وإلا سقط حق المتضررين في الحصول على التعويض المقرر في الاتفاقية.[6]

---

[1] LOKO.BALOUSSA (E.J), Thèse, op.cit, p 392 ets.
[2] BOYER (L), le delai de l’article 29 de la convention de Varsovie, RFDA 1981, p282 ets.
[3] GODFROID (M), NAVEAU (J), FRUHLING (P), Précis de Droit Aérien, op.cit, p 406 ets.
[4] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 245
[5] DUPONT (P.M), op.cit, p 371..
[6] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 156 و157، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، المرجع السابق، ص 344.

- **ثانيا: تقادم دعوى المسؤولية**

تنص الفقرة الثانية للمادة 156 من قانون الطيران المدني رقم 98-06 على أن: "تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق:

2/ بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة والشحن المنقول ولأعضاء الطاقم، مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه.

تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود"

ويتضح من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري قد نص صراحة على أن مدة سنتين المذكورة أعلاه هي مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي، متجنبا النقاش أو الجدل الذي ثار بين الفقه والقضاء على الصعيد الدولي حول اعتبار المدة المنصوص عليها في المادة 29 من اتفاقية وارسو هي مدة سقوط أم مدة تقادم،[1] مسايرا في ذلك تقادم دعوى المسؤولية في النقل البحري –من خلال نص المادة 742 من القانون البحري الجزائري رقم 76-80[2] التي تنص على أن: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه".

أما قضاء المحكمة العليا، فقد اعتبر –على خلاف القانون الوطني– أن هذه المدة مدة سقوط، بانقضائها يسقط الحق في رفع الدعوى، وبالتالي لا يرد على هذا الميعاد الوقف أو الانقطاع حتى ولو كان ذاك مخالفا للمواعيد المقررة في القانون الوطني، حيث قضت

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 368 و369. أحمد عبد الرحمان المحلكم، نظرة في بعض أحكام اتفاقية وارسو 1929، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد 3، السنة 18 1994، ص628.

[2] الجريدة الرسمية، عدد رقم 29، لسنة 1977.

المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2013/01/10، بأن: "الطاعنة لم تستأنف الحكم الصادر حضوريا في 16 فيفري 2005 إلا بتاريخ 23 ماي 2011 أي بعد أجل السقوط المحدد في المادة 314 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بسنتين من تاريخ صدور الحكم، ومتى كان ذلك كان يتعين على القرار المطعون فيه التصريح بعدم قبول الاستئناف شكلا لسقوط الآجال، حيث لم يبقى ما يتطلب الفصل فيه عملا بالمادة 365 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية".[1]

كما قضت أيضا -في قرارها الصادر بتاريخ 2014/12/04- بأنه: "...من المقرر قانونا عملا بأحكام المادة 314 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن الحكم الحضوري الفاصل في موضوع النزاع لا يكون قابلا لأي طعن بعد انقضاء سنتين من تاريخ النطق به ولو لم يتم تبليغه رسميا.

حيث ومن الثابت أن حكم 27 جانفي 2009 الصادر حضوريا لم تستأنفه المدعية الطاعنة إلا في 25 أفريل 2011 وبعد مضي أكثر من سنتين عن تاريخ صدوره.

حيث كان على القضاة الحكم بعدم الطعن فيه بالاستئناف لعدم جوازه، ويتركهم لما كان عليهم فعلهم تجاوزوا سلطتهم وعرضوا قرارهم المطعون فيه للنقض والإبطال".[2]

ويترتب عن تقادم دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي قابليتها للوقف أو الانقطاع،[3] إلا أن المشرع الجزائري -من خلال قانون الطيران المدني رقم 98-06- لم ينص على أسباب وقف وانقطاع التقادم،[4] مما يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في

[1] قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0844487 الصادر بتاريخ 2013/01/10 (غير منشور).
[2] قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0954191، الصادر بتاريخ 2014/12/04 (غير منشور).
[3] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 461، محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 137.
[4] لكن بالمقابل نصت المادة 107 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 على أن: "أسباب وقف انقطاع التقادم المتعلقة بالالتزامات والعقود تنطبق على دعاوى المسؤولية الواردة في هذا القانون".

أحكام القانون المدني، حيث تنص الفقرة الأولى للمادة 316 منه، على أنه: "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب". ومعنى ذلك أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلا على المدعي استحالة مطلقة ومثال على ذلك أن يفقد أهليته لمدة معينة.[1]

فالوقف يقصد به تعطل وامتناع سريان التقادم، بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفا فيها، فإذا مازال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان وتضم المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له، ولا تدخل في حسابها المدة التي ظل التقادم موقوفا فيها.[2]

بينما الانقطاع هو زوال كل أثر للمدة التي انقطعت منه بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن،[3] ويبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد.[4]

وبالتالي يتم تمديد الآجال التي يمكن أن ترفع فيها دعوى المسؤولية على الناقل الجوي كلما حصل انقطاع في مدة التقادم فتبدأ حساب مدة التقادم من جديد ومن تاريخ انتهاء الأثر عن سبب الانقطاع،[5] كأن ترفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة.

كما تسري أحكام تقادم دعوى المسؤولية في النقل الجوي الداخلي المرفوعة على الناقل الجوي سواء أكان ناقلا متعاقدا أم ناقلا فعليا،[6] حيث حرص المشرع الجزائري من خلال نص المادة 156 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على مراعاة أحكام المادة 153 منه المتعلقة بالناقلين المتتابعين لتحديد الناقل المدعى عليه من لناقلين الذين نفذوا عملية النقل،[7]

---

[1] علي البارودي، دروس في العقود التجارية، دار الطالب لنشر ثقافة الجامعات، الإسكندرية، عدم ذكر سنة النشر، ص 199، و200.
[2] عبد السلام ذيب، المرجع السابق، ص 169
[3] نهاد السباعي، رزق الله أنطاكي، الوجيز في الحقوق التجارية، مطبعة الإنشاء – دمشق، الطبعة الثانية، 1962، ص 302.
[4] المادة 317 من القانون المدني.
[5] المادة 319 من القانون المدني.
[6] هاني دويدار، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 450.
[7] بالرجوع إلى نص المادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98، فإن تقديم الاحتجاج لناقل الجوي قبل رفع دعوى المسؤولية من شأنه وقف تقادم الدعوى.

كما حدد المشرع الجزائري طريقة احتساب مدة سنتين فجعل هذه المدة تسري من يوم وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة في الميعاد المحدد أو وصلت متأخرة، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه في حالة عدم وصول الطائرة إلى مطار الوصول.[1]

[1] استمد المشرع الجزائري طرق احتساب مدة السنتين من المادة 29 من اتفاقية وارسو 1929.

خاتمــــــة:

- عرف قطاع النقل الجوي تطورا سريعا لم تعرفه باقي فروع النقل الأخرى، مما عجل بظهور قواعد قانونية تنظم النقل الجوي الداخلي بصفة عامة ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، تراوحت بين الأخذ بالمسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل كقانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1924 والمسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة كقانون الملاحة الجوية الألماني لعام 1922، إلا أن هذه التشريعات الداخلية كانت في معظمها تميل إلى جانب الناقلين الجويين من خلال توفير لهم الحماية القانونية والاقتصادية على أساس أن الطيران المدني ما زال في مهده من جهة، وإخضاع النقل الجوي –من خلال هذه التشريعات– لأحكام كل من القواعد العامة الواردة في كل من التقنين المدني والتجاري التي تحكم مسؤولية الناقل البري و المائي و القانون البحري الذي ينظم مسؤولية الناقل البحري من جهة أخرى.

- وأمام هذا التطور، اهتم المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية موحدة تنظم عقد النقل الجوي بصفة عامة ومسؤولية الناقل الجوي الدولي بصفة خاصة –على أساس أن النقل الجوي ذو طبيعة دولية– حيث المجال الخصب للمنازعات بين المصالح المتضاربة لطرفي عقد النقل الجوي من ناقلين جويين و مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين، وذلك على نحو يحقق الحماية القانونية والاقتصادية لشركات النقل الجوي حتى تنمو وتزدهر، ويحقق مصلحة مستخدمي النقل الجوي من خلال حصولهم على التعويضات الكافية لجبر الأضرار التي أصابتهم، حتى يقدموا على سلوك طريق النقل الجوي، الأمر الذي يؤدي إلى نمو مرفق النقل وتطوره.

- وكانت أولى مظاهر هذا الاهتمام، انعقاد أول مؤتمر دولي للقانون الجوي الخاص–بناء على دعوى من الحكومة الفرنسية– في باريس في الفترة الممتدة بين 29 أكتوبر إلى 06

نوفمبر 1925، أوصى إلى إنشاء لجنة فنية يعهد إليها مهمة إعداد مشروع اتفاقية دولية خاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الخاص، أفضت – بعد عدة جلسات– إلى إعداد هذا المشروع و تقديمه إلى الحكومة الفرنسية التي قامت بالدعوى للمؤتمر الثاني للقانون الجوي الخاص، الذي انعقد بمدينة وارسو البولندية في الفترة الممتدة من 04 إلى 12 أكتوبر 1929 توصلوا بعد مناقشات عسيرة إلى إقرار أول اتفاقية دولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي بما فيها القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي والتي حظيت بإقبال دولي كبير واعتبرت من أشهر معاهدات القانون الخاص.

– وبعد أن ظلت اتفاقية وارسو 1929 تخدم الملاحة الجوية دون تعديل فترة طويلة من الزمن، عرف تطبيقها جملة من المشاكل خاصة مع ما تحقق من تطور تكنولوجي هائل في مجال الطيران أدى إلى تناقص مخاطر النقل الجوي ، حيث أصبح النقل الجوي الطريقة الأكثر أمنا مقارنة بطرق النقل الأخرى البرية والبحرية والأشد منافسة لها، لكن بالمقابل مبلغ التعويض المقرر للمتضررين من جراء الحوادث الجوية أقل بكثير عن مثيله الذي يحصل عليه المتضرر من حادث آخر في وسائل النقل الأخرى، أدى بالقضاء الفرنسي و الامريكي إلى التوسع في تفسير نصوص الاتفاقية بغية إيجاد وسيلة قانونية تحمي بها المتضررين من حوادث الطيران.

– وأمام هذا الوضع أضحت الحاجة إلى ضرورة تعديل الاتفاقية لحماية المتضررين من حوادث الطيران وتفادي تباين مواقف القضاء بشأن تفسير نصوص الاتفاقية، تم تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول لاهاي الذي وقع 28 سبتمبر 1955، الذي رفع الحد الأقصى لتعويض المسؤولية – في حالة نقل الركاب– إلى الضعف، بيد أن التطورات الحادثة في مجال النقل الجوي قد أملت تكملة القواعد القانونية الواردة باتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، وتعديلها عدة مرات فتمت تكملة الاتفاقية

باتفاقية جوادالاخارا في 18 سبتمبر 1961 وتعديلها بموجب بروتوكول جواتيمالا 1971، وبروتوكولات مونتريال الأربعة في 25 سبتمبر 1975، إلى جانب اتفاق مونتريال المبرم في 08 ماي 1966 الذي تسري أحكامه على أكثر من ثلاثمائة شركة نقل جوي تعمل على الخطوط الجوي المنتظمة في المجالين الدولي والداخلي، وتم إقراره من أجل تجنب انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو لعام 1929.

– لكن هذه الإتفاقيات و البروتوكولات المكملة والمعدلة لإتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929 لم تكف لمسايرة التطورات الفنية والسياسية والإقتصادية والقانونية الهائلة التي طرأت على الملاحة الجوية الدولية، فعلى الصعيد الفني تطورت صناعات الطائرات تطوراً كبيراً منذ الحرب العالمية الثانية، الأمر الذي ترتب عليه زيادة حمولتها فضلاً عن زيادة سرعتها، كما تطورت وسائل الإتصال بين الطائرات، وبينها وبين المطارات المختلفة، وكذا وسائل التنبؤ بالأحوال الجوية نتيجة إستخدام الأقمار الصناعية، بما استتبعه ذلك من زيادة أمن الملاحة الجوية ونقص احتمالات الأخطار التي تتعرض لها الطائرة وما تحمله من ركاب و بضائع، ومن تم التفكير في مراجعة قواعد مسؤولية الناقل الجوي بغية استبعاد بعض صور الإعفاء منها.

– وعلى الصعيد الاقتصادي ازدادت تقلبات الأسعار العالمية وانخفضت قيمة العملات النقدية فأصبحت الحدود القصوى للتعويضات المستحقة للمتضررين من حوادث الطيران زهيدة خاصة إذا ما قورنت بالتعويضات الضخمة التي يحصل عليها المضرورين في حوادث مماثلة حدثت لهم في وسائل النقل الأخرى، و من ثم وضع قواعد جديدة لمسؤولية الناقل الجوي يتم من خلالها إجراء مراجعة دورية للحدود القصوى للتعويض بما يتلاءم مع التقلبات الاقتصادية تحقيقا لمصالح المتعاملين مع مرفق النقل الجوي.

– و على الصعيد السياسي ازداد عدد الدول المشاركة في مجال النقل الجوي الدولي من خلال شركات الطيران التي تلعب دوراً فعالاً في التنمية بما يعود على البلد بالفائدة

اقتصاديا و سياسياً حيث ازداد عدد شركات الطيران عالمياً حتى في الدول النامية التي أصبحت شركات الطيران فيها قادرة على مزاحمة الدول الكبرى، و من تم أصبح لها صوت مسموع ذو تأثير على حركة توحيد التشريعات الجوية الدولية بما يضمن مصالحها.

- أما على الصعيد القانوني، فإن تعدد التشريعات المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي أدى إلى وجود تنازع قانوني في المكان و الزمان عندما دخل بعض منها دون البعض الآخر حيز التنفيذ، الأمر الذي كان سيؤدي إلى فوضى تشريعية تؤدي إلى إضطراب المراكز القانونية على نحو ينفرط معه عقد القواعد القانونية الموحدة التي جاءت هذه التشريعات لتحقيقها.

- و من خلال هذه الأسباب أصبح من الضروري إعادة النظر في هذا الوضع عن طريق وضع إتفاقية دولية جديدة ترضي الكافة و تحل محل هذه التشريعات المتعددة، و تجسد ذلك في اتفاقية مونتريال المبرمة في 28 ماي 1999 التي دخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولي في 04 نوفمبر عام 2003، بموجبها تمت تكملة القواعد القانونية الموحدة المطبقة على النقل الجوي الدولي و تحديثها على نحو يتوافق مع التطورات الفنية والاقتصادية و السياسية و القانونية.

- أما المشرع الجزائري فقد بقي وفيا لأحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي سواء في قانون رقم 64 / 166 المتعلق بالمصالح الجوية أو في قانون رقم 98 / 06 المتضمن قانون الطيران المدني، والغاية من ذلك توحيد القواعد المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، رافضا تبني أحكام المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال 1999 لعدم ملائمة أحكامها مع الوضع الذي يمر به قطاع النقل الجوي في الجزائر بسبب عدم قدرته على المنافسة الدولية.

– ويبدو جليا أن التشريعات الدولية والداخلية الخاصة بالنقل الجوي، سعت إلى تنظيم أحكام مسؤولية الناقل الجوي على نحو يحقق التوازن بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين الجويين ومستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين، بيد أن هذه الأحكام تتضمن مظاهر إيجابية خدمت مصالح المتضررين من حوادث الطيران، وأخرى سلبية تركت فيها بعض المفاهيم مبهمة أدت إلى جدل فقهي تعددت من خلالها تفسيرات نصوص الاتفاقية.

– ومن أبرز جوانب التنظيم الإيجابية الواردة في التشريعات المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي نجد ما يلي:

– أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بنظام مزدوج لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب و الشاحنين، فجعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر وتحمل التبعة في حالة نقل الركاب عن أضرار الفئة الأولى (الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة)، وفي حالة نقل البضائع والأمتعة المسجلة، في حين جعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض في حالة الركاب عن أضرار الفئة الثانية (الأضرار التي تتجاوز قيمتها 100 ألف وحدة حقوق سحب خاصة)، وفي حالة التأخير في عملية النقل.

– إقرار نظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي – كأصل عام– والتي بموجبها وضعت التشريعات الدولية والداخلية – المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي– حدودا قصوى للتعويض لا يجوز – من خلالها – إلزام الناقل بأن يدفع للمتضررين أكثر منها بقصد حماية الناقلين الجويين من مخاطر الطيران والنهوض بهذا المرفق ودفعه إلى التقدم والتطور، لكن بالمقابل لم تهمل – هذه التشريعات– جانب مستعملي الطائرة، حيث قصرت الاستفادة من المسؤولية المحدودة من الناقل حسن النية، بالإضافة إلى تزايد الحدود القصوى للتعويض بصفة دورية تلبي مصالح العملاء من ركاب وشاحنين بعد ارتفاع

مستوى الأسعار وانخفاض قيمة العملة، كما أبطلت كل شرط من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها.

- ألزمت التشريعات الدولية والداخلية الخاصة بالنقل الجوي، الناقلين بإجراء تأمين لتغطية مسؤوليتهم المدنية من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الحادث والتي تلحق أضرار بالمتعاملين من ركاب أو شاحنين بغية حصول الضحايا منهم أو ورثتهم على التعويضات المقررة دون حاجة لإجراءات التقاضي المعقدة.

- وضعت اتفاقية مونتريال 1999 - من خلال نص المادة 24 منها - نظاما جديدا يقضي بالمراجعة الدورية للحدود القصوى للمسؤولية من جانب جهة الإيداع وهي المنظمة الدولية للطيران المدني « O.A.C.I » كل فترة زمنية قدرها خمسة سنوات على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد دخول الاتفاقية سريان التنفيذ، أو إذا لم تسري الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها، وذلك برفع هذه الحدود إلى القدر الذي يتناسب مع ارتفاع معدلات التضخم.

- اعتمدت اتفاقية مونتريال 1999 وحدة حقوق السحب الخاصة كوسيلة لاحتساب الحد الأقصى للتعويض بدلا من الفرنك الذهب المعروف باسم الفرنك بوانكاريه الذي تبنته اتفاقية وارسو المعدلة لحساب قيمة التعويض. كما عالجت كيفية تحويل هذه الوحدة الحسابية إلى عملات وطنية في الدول المتعاقدة، حيث يتم هذا التحويل عند التقاضي وفقا لقيمة تلك العملات يوم صدور الحكم بالتعويض، وبذلك أغلقت الاتفاقية بابا آخر للخلاف الفقهي والقضائي حول تحويل الفرنك الذهب الذي كان معمولا به في ظل اتفاقية وارسو إلى العملات الوطنية بسبب عدم تحديدها لسعر الصرف الذي يتعين التحويل عليه عند التحويل.

- وضعت اتفاقية مونتريال 1999 آلية جديدة تضمن للمتضررين من حوادث الطيران التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم الحصول من الناقل على مبلغ نقدي معجلا إذا كان إذا كان قانونه الوطني يجيز ذلك، والذي يعد من قبيل تعويض مؤقت الغاية منه رفع المعاناة على المتضررين مؤقتا بدلا من الانتظار لفترة طويلة إلى أن تفصل المحكمة المختصة في دعوى المسؤولية، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافا بالمسؤولية ويجوز خصمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحق.

- أضافت اتفاقية مونتريال 1999 اختصاصا قضائيا خامسا يضاف إلى الاختصاصات التقليدية الأربعة المنصوص عليها في اتفاقية وارسو، بموجبه يستطيع المدعي – فيما يتعلق بالضرر الناجم عن الوفاة أو الإصابة فقط دون غيرها من الأضرار– رفع دعواه أمام محكمة موطنه أو محل إقامته الدائم أو الرئيسي وقت وقوع الحادث، والذي يشغل الناقل منه وإليه خطوطا لنقل الركاب عن طريق الجو، إما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل جوي آخر بناءا على اتفاق تجاري من منشأة مملوكة أو مستأجرة لهذا الناقل أو ذاك، وبالتالي يعد هذا الاختصاص مطلبا عادلا للركاب المتضررين من حوادث الطيران، لأنه يكفل لهم رفع دعواهم أمام محكمة مقر إقامتهم الدائمة، ويعود عليهم بالفائدة من الناحية المالية والقانونية.

- أجازت اتفاقية مونتريال 1999 اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لفض المنازعات الناجمة عن عقد النقل الجوي للبضائع ، مما يعود بالفائدة على طرفي عقد النقل نظرا لما يتمتع به التحكيم من مميزات تكفل حل النزاع حلا سريا سريعا ومتخصصا، كما حددت هذه الاتفاقية مكان التحكيم وفقا لاختيار المدعي في إحدى جهات الاختصاص القضائي المحددة في الاتفاقية وألزمت هيئة التحكيم بالفصل في موضوع النزاع وفقا لأحكام الاتفاقية دون سواها وإن كان خروجا عن الممارسات التحكيمية المعمول بها، إلا أن الغاية منه هو حماية الطرف الضعيف في العقد وهو الشاحن أو مرسل البضاعة.

- لكن بالمقابل يتخلل نصوص التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي بعض النقائص نجد منها:

- أدى تعديل اتفاقية وارسو الأصلية 1929 بعدة بروتوكولات إلى فوضى تشريعية بسبب دخول البعض منها حيز التنفيذ دون البعض الآخر، بالإضافة إلى عدم تطابق عدد الدول التي صادقت على إتفاقية وارسو 1929 الأصلية مع عدد الدول التي صادقت على بروتوكول لاهاي 1955، الأمر الذي يثير التساؤل حول سريان أحكام الاتفاقية الأصلية قبل تعديلها أم تطبيق أحكام الإتفاقية بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي 1955.

- لم تضع التشريعات المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي مفهوماً لمصطلح الحادث تاركة الأمر إلى الفقه و القضاء يتصديان إلى هذه المسألة، حيث تراوح موقف الفقه في تفسير مصطلح الحادث بين مضيق و موسع عكس القضاء الذي درج في أحكامه على الأخذ بالمفهوم الموسع للحادث.

- عدم تحديد النطاق الزمني لفترة النقل الجوي تحديد كافي و دقيق، مما أثار جدلاً كبيراً - لدى الفقه و القضاء - خاصة مع سكوت التشريعات المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي عن تحديد المعنى المقصود بعبارات "وقوع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود و الهبوط من الطائرة" و الغموض الذي يكتنفها لتحديد بداية ونهاية سريانها خاصة منذ بدء عمليات القرصنة الجوية و اختطاف الطائرات والاعتداءات الإرهابية التي تقع على الركاب داخل المطارات، حيث تراوح موقف الفقه والقضاء في تفسير هذه العبارات بين الأخذ بالتفسير الضيق و الموسع.

- إلتزام كل من إتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 الصمت إزاء التعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب الركاب، نجم عنه خلاف فقهي و قضائي حول تفسير عبارة

"أي أذى بدني آخر" خاصة بعد انتشار ظاهرة اختطاف الطائرات و إحتجاز الركاب كرهائن و ما يترتب عنه من تعرض الركاب لصدمات نفسية و عصبية.

– لم تحدد كل من اتفاقية وارسو 1929 و مونتريال 1999 الفترة الزمنية التي يحدث فيها التأخير في عملية النقل، نجم عنه خلاف فقهي حول المعيار الذي بموجبه يتم تحديد التأخير في عملية النقل، مما دفع ببعض التشريعات الداخلية إلى تحديد مدة التأخير التي تعطي الحق للراكب بمتابعة الناقل و مطالبته بالتعويض.

– لم تتطرق كل من اتفاقية وارسو 1929 و مونتريال 1999 لحالة رفض الناقل السماح لأحد الركاب بالصعود على متن الطائرة، أو في حالة إلغاء الرحلات، تاركة خضوعه لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق وفقاً لقواعد تنازع القوانين في قانون القاضي المعروض عليه النزاع، و ما يترتب عنه من إختلاف في التشريعات الداخلية المنظمة له أو عدم نصها على ذلك.

– يعاب على اتفاقية مونتريال 1999 أنها أقامت مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل البضائع مسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر و تحمل التبعة، لكنها أفرغت هذا الأساس من مضمونه – من خلال نص المادتين 18 و 20 منها– بكثرة الأسباب التي بموجبها يمكن للناقل دفع مسؤوليته، و التي تصب في مصلحة الناقل الجوي على حساب الشاحن.

– يعاب على المشرع الجزائري – من خلال قانون الطيران المدني – أنه بقي متمسكاً بأحكام مسؤولية الناقل الجوي المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 – سواء من حيث طبيعتها و أساسها و حدودها...إلخ – التي تجاوزها الزمن لكونها تصب في مصلحة الناقلين الجويين و تفوت على المتضررين من حوادث الطيران من ركاب و شاحنين الحصول على التعويض الكافي.

– و يعاب أيضاً على التشريع الجزائري على أنه بقي متمسكاً بحساب التعويض على أساس قاعدة الذهب رغم تخلي التشريع الدولي عنها و استبدالها بقاعدة "حقوق السحب الخاصة" و التي تمتاز بالسهولة و الدقة في إحتساب التعويض، رغم إنضمام الجزائر إلى عضوية صندوق النقد الدولي و إلتزامها بإتفاقيات "بريتون وودز" لعام 1944 و التعديلات التي أدخلت عليها، و إقراره هذه الوسيلة كأداة لحساب التعويض في التشريع الداخلي.

– لم يحدد المشرع الجزائري – من خلال قانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني – أشخاص المخول لهم الحق في رفع الدعوى من بين ورثة الراكب المتوفى، مما يثير التساؤل حول امكانية الرجوع إلى القواعد العامة – من خلال المادة 124 من القانون المدني الجزائري – التي تسمح لكل من لحقه ضرر نتيجة وفاة الضحية أن يرفع دعوى المسؤولية للمطالبة بالتعويض مما يثقل كاهل الناقلين الجويين.

– و من خلال ما تقدم، يمكن تقديم الإقتراحات التالية:

– إنهاء العمل بإزدواجية التشريع الدولي المنظم للنقل الجوي بصفة عامة و أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي بصفة خاصة، من خلاله تلتزم باقي الدول التي تخلفت عن مصادقة على إتفاقية مونتريال 1999 من بينها الجزائر بالمصادقة عليها و إنهاء العمل بإتفاقية وارسو 1929 و البروتوكولات المعدلة لها التي تجاوزها الزمن و أصبحت لا تتماشى مع التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي على الصعيد الدولي.

– وجوب الأخذ بالمسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب و الشاحنين لا يمكن من خلالها للناقل الجوي التخلص من المسؤولية إلا في حالة إثبات خطأ المضرور، مع الإبقاء على المسؤولية الشخصية في حالة التأخير في عملية النقل و التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل

الجوي و من تم يحق للناقل التخلص من المسؤولية بإثبات إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة إتخاذ ذلك.

- إدراج نص خاص في قانون الطيران المدني رقم 98-06 من خلاله تطبق أحكام إتفاقية مونتريال 1999 على النقل الجوي الداخلي بصفة عامة و مسؤولية الناقل الجوي على الصعيد الداخلي بصفة خاصة الغاية منه توحيد أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي على الصعيدين الدولي و الداخلي بعد مصادقة الجزائر على هذه الإتفاقية.

- وجوب وضع مفهوماً دقيقاً و واضحاً لمصطلح الحادث لتجنب أي جدال فقهي حول هذا المصطلح، يشمل حتى حوادث الطيران الناجمة عن عمليات الإرهاب و القرصنة الجوية.

- لا بد من تحديد ماهية الأضرار التي تصيب مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين و القابلة للتعويض سواء كانت أضرار مادية أو معنوية.

- تحديد النطاق الزمني لفترة النقل الجوي تحديد دقيق، من خلال تحديد المقصود بعبارات وقوع الحادث على متن الطائرة و تحديد بدأ عمليات الصعود و نهاية عملية الهبوط التي على أساسها تقوم مسؤولية الناقل الجوي.

- وضع معيار دقيق لتقدير التأخير الموجب للمسؤولية إعتماداً على عامل مدة التأخير عن موعد إنطلاق الرحلة من جهة، و عامل المسافة بين نقطتي الإقلاع و الوصول من جهة أخرى، إقتداءاً بالتشريع الأوروبي رقم 2004/261.

- يتوجب على التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي إقرار التعويض عن الأضرار النفسية التي تصيب الركاب بسبب حوادث الطيران بشرط إرتباط الضرر النفسي مباشرة بضرر البدني.

- يتعين على المشرع الجزائري إقرار نص في قانون الطيران المدني يقضي باعتماد معيار المراجعة الدورية للحدود القصوى للتعويض كل خمس (05) سنوات تماشياً مع التشريع الدولي من جهة، و حماية حقوق متعاملي النقل الجوي، و ذلك برفع هذه الحدود إلى القدر الذي يتناسب مع ارتفاع معدلات التضخم.

- يتوجب على المشرع الجزائري إقرار نظام الوفاء المعجل من خلاله يمكن للمتضررين الحصول من الناقل على مبلغ نقذي سريعاً الذي يعد من قبيل التعويض المؤقت الناتج عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار جسمانية إلى أن تفصل المحكمة المختصة في دعوى المسؤولية.

- يتوجب على المشرع الجزائري إعتماد حقوق سحب الخاصة كوسيلة لحساب التعويض عن أضرار حوادث الطيران بدل من الإعتماد على قاعدة الذهب التي تجاوزها الزمن و التي أقرها المشرع الجزائري من خلال أمر رقم 69-78 الصادر بتاريخ 1969/09/18 كوسيلة لحساب التعويض.

- يتوجب على واضعي إتفاقية مونتريال 1999 إدخال تعديل على نص المادتين 18 و 20 منها، من خلاله التقليل من طرق الإعفاء من المسؤولية على الأضرار التي تصيب البضاعة حتى تتماشى مع أساس المسؤولية الموضوعية التي تتميز بالتشدد و التضييق من طرق الإعفاء من المسؤولية.

- إدراج نص في اتفاقية مونتريال 1999 يقضي بمسؤولية الناقل الجوي عن حالة رفضه السماح لأحد الركاب بالصعود على متن الطائرة، أو في حالة إلغاء الرحلات لجبر الأضرار التي تصيب الركاب من جراء ذلك.

- يتوجب على المشرع الجزائري إقرار نص في قانون الطيران المدني يحدد الأشخاص المخول لهم الحق في رفع الدعوى من بين ورثة الراكب المتوفى، و الإقتداء بقانون رقم

31-88 المتعلق بنظام التعويض عن أضرار حوادث المرور الذي أقر الحق في التعويض عن الضرر المادي في حالة وفاة الضحية لكل من الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر، الأب و الأم، و الأشخاص الآخرون تحت الكفالة، و عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل من: الأب و الأم، و الزوج أو الزوجة و أولاد الضحية القاصرين و البالغين.

تمت بحمد الله و توفيقه

الباب الأول

النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

الباب الأول:

النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

تخضع مسؤولية الناقل الجوي لنظامين قانونيين مختلفين وذلك باختلاف نوعية عقد النقل، فهناك من جهة النقل الجوي الدولي الذي حددته كل من اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999 الخاصتين بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، ومن جهة أخرى النقل الجوي الداخلي الذي يخضع للقوانين الوطنية الخاصة بالملاحة الجوية، كقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98 – 06.

وتعد مسؤولية الناقل الجوي من أبرز المسائل التي يثيرها النقل و أكثرها بحثا "فقها وقضاء"، فهي المجال الخصب للمنازعات بين الناقلين الجويين والعملاء من ركاب وشاحنين حيث يطالب كل منهم بأن تميل الدفة ناحيته أو على الأقل إقامة توازن بين مصالحهما المتضاربة.

لذلك اهتم المجتمع الدولي في محاولاته المستمرة لتنظيم أحكام النقل الجوي بوضع القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي، سواء تعلقت بتحديد الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين من ناحية (الفصل الأول)، وحالات المسؤولية الناجمة عن هذه الأضرار وطرق دفعها من ناحية أخرى (الفصل الثاني).

الفصل الأول:

الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي

عرف قطاع النقل الجوي تطورا سريعا لم تعرفه باقي أنواع النقل الأخرى، مما عجل بظهور قواعد خاصة داخلية تنظم النقل الجوي بما فيها أحكام مسؤولية الناقل الجوية، كالقانون الألماني لعام 1922، والقانون الفرنسي لعام 1924.

وانطلاقا من الصفة الدولية للنقل الجوي والتصاق المخاطر الجوية بالاستغلال التجاري للطائرة، أضحت الحاجة ملحة إلى قيام المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي الدولي، أبرزها القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، على نحو يحقق التوازن بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين الجويين والعملاء من ركاب أو شاحنين.

إن الأحكام القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي سواءًا في التشريعات الداخلية أو الدولية تسعى إلى تحديد طبيعة المسؤولية عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين وأساسها القانوني من جهة، التي عرفت تطورا كبيرا سواء في التشريعات الدولية والداخلية (المبحث الأول)، ومجال تطبيق أحكامها من جهة أخرى (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

تطور مسؤولية الناقل الجوي

تطورت مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي تطورا كبيرا، فبعدما كانت أحكامها –في البداية– تسعى إلى تحقيق الحماية الاقتصادية والتشريعية لمؤسسات النقل الجوي من أجل تشجيع قطاع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على الناقلين الجويين حتى لا ينعكس ذلك سلبا على النقل الجوي في بداية مهده سواء من حيث طبيعة المسؤولية وحدود التعويض عنها.

لكن التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي وتضاؤل مخاطر الاستغلال الجوي إلى حد بعيد، وانخفاض نسبة الحوادث الجوية إلى درجة كبيرة ، حيث أصبح السفر بالطائرة أكثر أمنا وراحة، مما دفع بالتشريعات الدولية والداخلية إلى توفير الحماية القانونية للعملاء من تعسف الناقلين الجويين بإحداث انقلاب في نظام المسؤولية عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب أو الشاحنين، عكس المشرع الجزائري الذي بقي متمسكا بنفس الأحكام المستمدة من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 منذ الاستقلال إلى يومنا هذا دون تغيير.

–ولدراسة طبيعة مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الداخلي والدولي سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى ما يلي:

- المطلب الأول: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القوانين الداخلية.
- المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي.
- المطلب الثالث: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري.

المطلب الأول:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القوانين الداخلية

كانت الأنظمة القانونية الداخلية لشتى الدول متباينة فيما بينها تباينا كبيرا حول تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، والأساس القانوني الذي تبنى عليه.

فقد تأثرت مجموعة من التشريعات الداخلية بنظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وقد أخذت بهذا النظام في قوانينها الداخلية بعض تشريعات القانون المكتوب كالقانون الفرنسي، وأيضا دول القانون الأنجلو– أمريكي كإنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية (الفرع الأول).

كما تبنت بعض التشريعات الداخلية نظام المسؤولية الموضوعية المؤسسة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، حيث تتحقق المسؤولية المدنية للناقل الجوي بمجرد وقوع الضرر، ولا يستطيع هذا الأخير التخلص منها إلا في حالات قليلة، كما لو يرجع الضرر إلى خطأ المضرور نفسه، وأخذ بها القانون الألماني والسويسري، والروسي، والكثير من دول أوروبا الشرقية. (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

المسؤولية الشخصية للناقل الجوي

تقوم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل أو أحد تابعيه والناجم عن إخلاله بالإلتزام الملقى على عاتقه، والمتمثل في سلامة الركاب أو المحافظة على البضائع أو الأمتعة.

لكن اختلفت التشريعات الداخلية في تحديد طبيعة هذه المسؤولية، ويعود أصل الاختلاف بين تلك الأنظمة إلى مصدر قيام مسؤولية الناقل، ألا وهو الإخلال بعقد النقل كما

هو الحال في النظام القانوني الفرنسي (أولاً)، أم ناجم عن الفعل الضار كما هو الشأن في الأنظمة الأنجلوسكسونية (ثانيا).

أولا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في النظام القانوني الفرنسي.

مرت على النظام القانوني الفرنسي فترة من الزمن خضع النقل الجوي خلالها للقواعد العامة الواردة في المجموعتين المدنية والتجارية التي تحكم مسؤولية الناقل البري والمائي. ولم تكن هذه القواعد ملائمة للتطبيق على النقل الجوي الذي يتميز عن طرق النقل الأخرى في كثير من الخصائص والسمات، مما دفع بالمشرع الفرنسي إلى وضع قواعد خاصة بمسؤولية الناقل الجوي من خلال قانون 31 ماي 1924 المعدل عام 1957.

لذلك سنتطرق إلى: إخضاع أحكام مسؤولية الناقل الجوي للقواعد العام (أ)، ثم بعد ذلك إلى طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل قانون 1924 المعدل (ب).

أ/ إخضاع أحكام مسؤولية الناقل الجوي للقواعد العامة:

لم يحض النقل الجوي في بداية عهده بتشريع خاص ينظم مسؤولية الناقل الجوي، بل كان يخضع للقواعد العامة الواردة في المجموعتين المدنية والتجارية التي تحكم مسؤولية الناقل البري والمائي،[1] حيث نظم المشرع الفرنسي عقد نقل البضائع البري والمائي من خلال نص المادة 1147[2] وما بعدها من التقنين المدني، والمادة 96 من التقنين التجاري، هاتين المادتين أقرتا بمسؤولية الناقل العقدية عن الضرر الذي يصيب الشاحن الناجم عن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، أو التأخير في نقلها.[3]

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة 1985، ص 58 وما يليها.

[2] Art 1147 code civil Français : « le débiteur est condamné s'il y a lieu au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison de retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y aucune mauvaise foi de sa part. »

[3] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه –جامعة القاهرة- 1985، ص67.

وأمام الفراغ التشريعي المنظم لنقل الركاب تردد القضاء في أحكامه بين المسؤولية التقصيرية التي تلزم المتضرر إثبات خطأ الناقل الذي سبب له ضررا، والمسؤولية العقدية التي تقوم بمجرد وقوع الضرر من خلالها يعفى المتضرر من إثبات خطأ الناقل[1].

1- المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي:

أخضع القضاء الفرنسي – في بداية الأمر[2]– نقل الركاب لقواعد المسؤولية التقصيرية في دعاوى التعويض التي رفعت ضد الناقلين من قبل الركاب أو ورثتهم، حيث أخضعت محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 1884 نقل الركاب لأحكام المسؤولية التقصيرية، واستندت في ذلك لأحكام المواد 1382 مدني وما يليها، والتي تفرض على المتضرر إثبات خطأ الناقل، والضرر الناجم عنه ورابطة السببية بينهما على اعتبار أن الفعل الضار الذي يصيب الراكب يدخل في نطاق المسؤولية التقصيرية.[3]

كما رفضت تطبيق أحكام المادة 1784 مدني فرنسي على نقل الركاب، مقررة أن هذا النص يتعلق بنقل البضائع والأضرار الناجمة عنه، ولا يسري على نقل الأشخاص بالنظر للاختلاف الجوهري بين نقل الأشخاص ونقل البضائع، إذ تظل الأخيرة ساكنة وخاضعة لسيطرة الناقل، بينما يظل الراكب متمتعا بقدر من الحرية خلال فترة النقل، مما يحول دون تطبيق أحكام المادة 1784 مدني على نقل الأشخاص.[4]

وفي ظل هذا التطور انعكست أحكام المسؤولية التقصيرية على مختلف أنواع النقل بما في ذلك النقل الجوي، إذ مد القضاء تطبيق أحكامها على الأضرار اللاحقة بالمسافرين

---

[1] LUREAU (D), exonération et limitation de responsabilité du transporteur aérien en droit international et droit comparé. thèse L.L.M Mc Gill University, Montréal 1959 p50 et JOUBER JEAN (G), l'insititution progressive du contrat de transport aérien (1919-1939), thèse pour le doctorat, université Marseille III – 1974 p37.

[2] Cass- civ- 10/11/1884, D 433-3-1885. مشار إليه في وجدي عبد الواحد علي، التعويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر، شركة ناس للطباعة – مصر، الطبعة الأولى 2004، ص 13 .

[3] RODIERE (R), droit des transports terrestres et aériens, DALLOZ Paris, 1973 p347 et FRICOTELLE (J), aviateurs et particuliers –étude de droit interne aérien, thèse pour le doctorat, université Paris 1923 p95.

[4] دلال يزيد، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي والدولي، رسالة دكتوراه – جامعة تلمسان، 2009-2010، ص15، و.يحيى أحمد البنا، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية -1992، ص65 و66.

عبر الجو، حيث يجوز للمتضرر الاستناد إلى قواعد المسؤولية التقصيرية التي يتوجب عليه في ظلها إثبات خطأ الناقل.[1]

لكن إخضاع مسؤولية الناقل الجوي لقواعد المسؤولية التقصيرية لم يسلم من نقد جانب من الفقه الذي يدعم الطبيعة العقدية كأساس لمسؤولية الناقل، لأن العلاقة ما بين الناقل والراكب هي علاقة عقدية يحكمها عقد النقل، وكل حادث يقع أثناء تنفيذ عقد النقل تترتب عنه المسؤولية العقدية للناقل الجوي لا التقصيرية.

2- المسؤولية العقدية للناقل الجوي:

وأمام الموقف الذي يضفي الطبيعة العقدية لمسؤولية الناقل الجوي، دفع بالقضاء الفرنسي إلى التحول عن قضاءه السابق الذي يقيم الطبيعة التقصيرية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي إلى قواعد المسؤولية العقدية عما يصيب الركاب من أضرار التي تجد أساسها في عقد النقل ذاته، لأنه من غير المعقول أن ينحصر التزام الناقل إيصال الراكب إلى الجهة المقصودة أيا كانت حالته، سواء وصل سالما أو جريحا، أو جثة هامدة، بل يتوجب عليه نقل الراكب في الميعاد المتفق عليه دون أن يصيبه ضرر، فإذا وصل الراكب مصابا بجروح أو متأخرًا أو لم يصل إطلاقا، عد الناقل مسؤولا عن هذه الأضرار مسؤولية عقدية استنادا لنص المادة 1147 من القانون المدني الفرنسي، وهو ما أقره القضاء الفرنسي في الحكم الصادر عن محكمة السين- القسم المدني- في 18 ديسمبر في عام 1922[2]، بمسؤولية الناقل الجوي طبقا للقواعد العامة التي تسري على جميع أنماط النقل دون استثناء بما فيها النقل الجوي الذي يعد وسيلة نقل حديثة العهد، وأن سكوت المشرع عن وضع قواعد خاصة تحكم النقل

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص65.

[2] T-.Civ. Seine. 18/12/1922 Rev. Jur. Inter. Loc.Aér. 1922 p250.

- مشار إليه في عبد الستار التليلي شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع –الجزائر- 1976، ص07

الجوي يلزم المحاكم بتطبيق القواعد العامة للمسؤولية العقدية المنصوص عليها في المادة 1147 مدني التي تلزم المدين بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ ما التزم به في العقد.[1]

كما أقرت محكمة النقض الفرنسية في العديد من قراراتها[2] بأن عقد النقل الجوي يلقي على عاتق الناقل الجوي التزاما عقديا بضمان سلامة الراكب طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية التي تخضع لها عقود النقل الأخرى كالنقل البري والمائي، حيث تعتبر مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ الثابت الناجم عن الإخلال بالتزام بتحقيق نتيجة، ولا يمكن نفي هذه المسؤولية إلا عند إثبات السبب الأجنبي الذي أحدث الضرر.

لكن استمرار إخضاع النقل الجوي ونظام المسؤولية للقواعد القاسية كان وقعها سيئا على فئة الناقلين، لأنه لم يأخذ في حسبانه أن الطيران –كوسيلة جديدة للنقل– له مقوماته وظروفه التي تختلف عن طرق النقل الأخرى، وبالتالي يحتاج إلى تشجيع والعمل على تطويره والارتقاء به من جميع الجوانب، بما في ذلك الجانب القانوني.[3]

وأمام إلحاح شركات الطيران ودعوة الفقه إلى وضع نظام خاص بالنقل الجوي تراعى فيه الظروف المحيطة بالطيران ومخاطره، ويضمن لهم حماية فعالة من مخاطر الاستغلال الجوي، والكف عن تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية على النقل الجوي[4]، تدخل المشرع الفرنسي وأصدر في 31 ماي 1924 قانون خاص بالملاحة الجوية ضمنه أحكام خاصة بمسؤولية الناقل الجوي[5] .

---

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص45

[2] Cass.Civ . 12/05/1930, et 11/02/1931, D. 1932, p5. Note Ripert : « en matière de transport aérien... le transporteur tient en principe du contrat l'obligation de conduire saines et sauves à destination les personnes transportées. »

[3].Zoghbi (H), la responsabilité aggravée du transporteur aérien, thèse de doctorat – Université Paris 1959 p 13 : « adopter un régime favorable au transporteur aérien, à cause de la nouveauté de ce moyen de transport, des risques inhérents au milieu dans lequel il s'exerce, et de la nécessité de son développement, tout en protégeant les intérêts des usagers. ».

[4] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص19.

[5] Loi du 31 Mai 1924 relative à la navigation aérien. JORF du 3 Juin 1924, p 5046.

ب/ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل قانون 1924 المعدل:

نظم المشرع الفرنسي في قانون 31 ماي 1924 أحكام مسؤولية الناقل الجوي من خلال المواد 41 إلى 48 منه، حيث وضع نظاما مختلطا، يجمع بين النقل البري والنقل البحري، فهو من جهة ظل أمينا على تطبيق القواعد العامة على النقل الجوي مع مراعاة مصالح العملاء من ركاب وشاحنين، ومن جهة أخرى حقق حماية لصالح الناقلين الجويين من خلال وضع قواعد خاصة استمدها من القانون البحري.[1]

ولقد أبقى هذا القانون على نظام المسؤولية العقدية للناقل الجوي القائمة على أساس الخطأ المفترض من جنب الناقل، ومصدرها يتمثل في إخلال الناقل بالتزام ضمان سلامة الركاب، أو البضاعة أثناء عملية النقل، والذي يعد التزاما بتحقيق نتيجة كاملة تقوم على أساسه مسؤوليته، ولا يستطيع دفع مسؤوليته إلاَّ إذا أثبت أنه وتابعيه قد بذلوا العناية اللازمة لمنع وقوع الضرر، أو إقامة الدليل على وجود سبب أجنبي أدى إلى وقوع الضرر[2] استنادا لنص المادة 41 منه، وبالتالي لم يراعي هذا القانون مصالح الناقل الجوي إلا بقدر ضئيل عند السماح له بنفي المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة، أو عيب ذاتي في البضاعة مثلا. [3]

لكن بالمقابل أوجد هذا القانون من خلال نص المادة 42 منه نظاما خاصا يعرف باسم المسؤولية الاتفاقية *«Responsabilité Conventionnelle »* ، خفف من خلالها عبء هذه المسؤولية على الناقل، إذ أجاز المشرع الفرنسي للناقل الجوي التخلص من المسؤولية إذا ما وضع في بنود العقد شروط للإعفاء من المسؤولية الناجمة من الخطأ الملاحي *« Fautes Nautiques »*،

[1] Bœuf (G- J), les participations maritimes françaises dans les compagnies de navigation aérienne, thèse pour le doctorat, université d'Aix-Marseille 1965, p62 ets, et LEPAYSAN (P-F), les applications de l'article 1384 Alinéa 1er du code civil en droit maritime et en droit aérien, thèse pour le doctorat, université de Rennes 1958, p92.
[2] CHAUVEAU (p) : droit aérien, librairies techniques, Pars, 1951, pp 201 et 202.
[3] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص72.

أو تترتب عن مخاطر الجو « *Risque de l'air*[1] » ، حيث يتوجب على الناقل للاستفادة من نظام المسؤولية المخففة « *Responsabilité allégée* »، إثبات صلاحية الطائرة للملاحة وقت الإقلاع، وحيازة الطاقم الملاحي على الوثائق والشهادات النظامية التي تثبت أنهم مؤهلين علميا وفنيا لقيادة الطائرة، مع حصولهم على التراخيص والشهادات الإدارية الصادرة من السلطات المختصة [2]، مما يترتب عنه تحول التزام الناقل من التزام بتحقيق نتيجة إلى التزام ببذل عناية مراعيا مصلحة الناقلين الجويين على حساب الركاب والشاحنين.[3]

كما أقر المشرع الفرنسي نفس الأحكام الخاصة بتخفيف المسؤولية على نقل الركاب عندما أحالت المادة 48 على المادة 42 الخاصة بنقل البضائع[4] التي تجيز للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية الناجمة عن مخاطر الجو والخطأ الملاحي. [5]

وبالتالي فإن المشرع الفرنسي –من خلال قانون 1924– لم يحالفه الحظ في اعتماد نظام مثالي لمسؤولية الناقل الجوي لنقل الركاب أو البضائع المؤسسة على الخطأ، إذ أنه في الوقت الذي أراد فيه التشديد على الناقل جاعلا التزامه بتحقيق نتيجة لا يمكن دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي، لكنه من جهة أخرى أجاز للناقل أن يضع شروط في عقد النقل تعفيه من المسؤولية عن مخاطر الجو والخطأ الملاحي[6]، مما أدى إلى قلب عبء الإثبات من الناقل إلى المضرور، فلا يسأل الناقل بمجرد حصول الضرر ولا يكلف بإثبات السبب الأجنبي –على أساس الالتزام ببذل عناية– فأصبح على المتضرر إثبات خطأ الناقل

---

[1] -C.A Paris 11/12/1952, RFDA 1953, p99
[2] -SAINT-ALARY (R), le droit aérien, librairie ARMAND Colin-Paris 1955 p171 – et CHAUVEAU (P) droit aérien. Op cit, p215
[3] RAOULT (F), les chauses de non-responsabilité dans le contrat de transport aérien, thèse pour le doctorat – université de Rennes 1934- p61 et 62 – et DEJUGLART (M), traite élémentaire de droit Aérien. LGDJ Paris, 1952 p 257.
[4] Art 48 : « le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenues au voyageurs dans les conditions prévues par l'article 42 ci-dessus. »..
[5] RAOULT (F), thése, op.cit p98
[6] Saint.Alary (R). Op cit p172.

الشخصي أو خطأ تابعيه، ويستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن طريق إثبات أنه وتابعيه قد بذلوا العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر دون إثبات السبب الأجنبي. [1]

ومع ذلك لم يتردد القضاء الفرنسي في الوقوف إلى جانب المتضرر عن طريق التخلص من شروط الإعفاء والتضييق من نطاقها، وذلك عن طريق التفسير الموسع لنصوص القانون، انتهى به الأمر إلى تجريدها من محتواها وإهدار الحماية التشريعية التي كان يتمتع بها الناقل الجوي في ظل هذا القانون، كإبطال شرط الإعفاء لكون الناقل اكتفى بوضع لافتة داخل الطائرة يراها جميع الركاب مدونا عليها شرط الإعفاء، الذي يتوجب أن يكون (أي هذا الشرط) مدونا على تذكرة السفر حتى ينتج أثره [2]، أو يكون الخطأ المرتكب والذي أدى إلى الحادث ناجما عن خطأ شخصي للناقل الذي أمر بالقيام بالرحلة بالرغم من أن الظروف لم تكن مواتية للقيام بها[3].

كما تضمن هذا القانون بعض الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي استمدها من النقل البري والبحري، نجد منها:

1-خولت المادة 44 من هذا القانون لقائد الطائرة الحق في أن يلقي أثناء الرحلة الجوية البضاعة المحمولة إذا كان هذا الإلقاء ضروريا لنجاة الطائرة، وقد استمد المشرع الفرنسي هذا النص من القانون البحري.[4]

2-كما أقرت المادة 41 ف(2) من هذا القانون تحديد مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع بمبلغ ألف (1000) فرنك فرنسي عن كل طرد، وهذا التحديد الجزافي للتعويض عن الأضرار منقول عن القانون البحري، وقصره المشرع في قانون 1924 على نقل البضائع، ولم يتعرض هذا القانون أصلا إلى تحديد المسؤولية في نقل الركاب. [5]

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص83 و84.
[2] T.Civ. Roanne 03/04/1947. RFDA 1947, p327.
[3] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، نفس المرجع ، ص74
[4] GINESTY (R), résponsabilité du transporteur Aérien, thèse pour le doctorat, université de Toulouse, 1928, p31, ets.
[5] Saint Alary (R) op.cit p169
- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص30 و 31.

3-كما أحالت المادة 45 من هذا القانون فيما يتعلق بالنقل الجوي على قواعد المجموعة التجارية بشأن النقل البري والمائي ما لم تتعارض أحكامها مع ما جاء به هذا القانون.[1]

وبعد انضمام فرنسا إلى اتفاقية وارسو لعام1929، وبروتوكول لاهاي لعام 1955، أصبحت أحكام مسؤولية الناقل الجوي المنصوص عليها في قانون 1924 لا تتماشى مع أحكام المسؤولية التي تضمنتها هذه الاتفاقية –التي أصبحت جزء من التشريع الفرنسي- مما دفع بالمشرع الفرنسي إلى تعديل هذا القانون بموجب قانون رقم 269/57 الصادر بتاريخ 02 مارس 1957 المتضمن مسؤولية الناقل في النقل الجوي. [2]

فقد عمد المشرع الفرنسي إلى توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي ، حيث جعل النقل الداخلي خاضعا لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929، حيث أصبحت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي- وفقا لهذا القانون- هي نفس طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في ظل اتفاقية وارسو 1929، مسؤولية شخصية مصدرها عقد النقل، تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر الذي يصيب الراكب أو الشاحن يستوجب التعويض عنه.[3]

ويترتب عن ذلك أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب أو المحافظة على البضاعة هو التزام ببذل عناية، من خلاله تعتبر قرينة الخطأ المفترض من جانب الناقل بسيطة قابلة لإثبات العكس، وذلك عند إثبات الناقل انه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها. [4]

[1] Art 45 : « sous Réserve des dispositions précédentes, les règles du code commerce relatives aux transport par terre et par eau sont applicables au transport par air »
[2] Loi N : 269/57 du 02/03/1957 relative à la responsabilité du transporteur Aérien, JORF du 03 Mars 1957.
[3] SREHTHAPUTRA (C), la responsabilité contractuelle du Transporteur Aérien, thèse pour le Doctorat, Université de GRENOBLE, 1932, p129 ets.
[4] BENATHAR (M), Responsabilité du transporteur Aérien, loi du 02 Mars 1957 Juris prudence, thèse pour le Doctorat , université de paris 1962. P65 ets.

كما ألغى هذا القانون شرط الإعفاء من المسؤولية الناجمة عن الخطأ الملاحي أو مخاطر الجو المنصوص عليه في قانون 1924 حتى تتماشى مع نص المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929، التي أقرت ببطلان أي شرط في عقد النقل الغرض منه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو وضع حدا للتعويض أقل عما هو منصوص عليه في الاتفاقية. [1]

كما تبنى هذا القانون أحكام المسؤولية غير المحدودة المنصوص عليها في المادة 25 من هذه الاتفاقية، إذا ثبتت أن الضرر الذي أصاب الراكب أو الشاحن يعود إلى غش أو الخطأ الجسيم من قبل الناقل الجوي وفقا لقانون المحكمة المختصة بالنظر في النزاع. [2]

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن مسؤولية الناقل الجوي في نظام القانون المكتوب بصفة عامة والنظام القانوني الفرنسي بصفة خاصة، قد قطعت أشواطا عديدة ومرت بعدة محطات وضع معالمها كل من الفقه والقضاء على حد سواء، مستهديان في ذلك بالقواعد العامة للمسؤولية وفي عقود النقل الأخرى كالنقل البري والبحري، ثم في الأخير إرساء الطابع التعاقدي على مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقواعد خاصة بالنقل الجوي.

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في النظام الأنجلوساكسوني

يقوم النظام الأنجلوساكسوني على أساس السوابق القضائية التي تظل المصدر الأساسي له، رغم تزايد حركة التشريع في هذا النظام، حيث يخضع النقل الجوي لنفس القواعد التي أقرها القضاء بالنسبة لطرق النقل الأخرى.[3]

---

[1] « la transposition de la convention internationale en droit français, a pour conséquence l'interdiction faite aux ayants-cause d'agir sur la base de l'article 1384, alinéa 1, du code civil, pour obtenir une répartition plus élevée que celle qu'aurait obtenue le voyageur lui même. Mais d'autres dispositions font maintenant partie de droits français internes, comme celle relative à l'exonération de la responsabilité du transporteur, à la suppression des clauses contractuelles d'exonération » (art 42 et 48 de la loi du 31 Mai 1924) ou à la mocédure.

[2] BENATHAR (M), thèse, op cit, p238

[3] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص21..

ويتميز النقل الجوي في دول القانون العام *Common Law* بطابع خاص مناطه التمييز بين فئتين من الناقلين: الناقل العام *common carrier*، والناقل الخاص *private carrier*.[1]

فالناقل العام هو كل من يتعهد في عرض دائم أمام الجمهور عن استعداده لنقل كل من يتقدم من الركاب دون تمييز، أو ما تقدم إليه من بضاعة بصفة عامة، أو من النوع الذي تخصص في نقله، دون اشتراطات خاصة مقابل أجرة يدفعها الراكب أو الشاحن.

أما الناقل الخاص فهو من يحتفظ لنفسه بالحق في اختيار من يتقدم إليه للاستفادة من خدماته، فهو لا يلتزم أمام الكافة بتقديم خدماته دون تمييز، لأنه يتولى النقل بموجب اتفاق خاص في كل حالة على حدة يناقش بنودها مع الراكب أو الشاحن[2].

لكن هناك اختلاف بين القانون الانجليزي الذي يقوم على مبدأ حرية التعاقد[3]، والقانون الأمريكي الذي يغلب اعتبار النظام العام على مبدأ حرية التعاقد، فيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي سواء في نقل الركاب أو في نقل البضائع[4].

أ/ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الانجليزي.

لتحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي يجب التمييز بين نقل البضائع والتي ونقل الركاب.

1-في نقل البضائع:

اختلف الفقه الانجليزي في تحديد الفئة التي ينتمي إليها نقل البضائع والتي من خلالها يتم تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي.

---

1 طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع- عمان، 2010، ص136.
- أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، 2006 ، ص15.

2 محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص178 و179.

3 صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص100.

4 محمد موسى، محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1986، ص83.

حيث يرى اتجاه من الفقه يقوده الفقيه *Marchall Freeman* أن النقل الجوي للبضائع يخضع لفئة الناقل العام من خلالها يتحمل الناقل قبول كل البضائع التي تقدم إليه من أجل نقلها في حدود سعة الطائرة مقابل حصوله على أجرة النقل، وفي حالة رفضه أو امتناعه يكون الناقل مسؤولا ما دام أن امتناعه غير مبرر[1].

كما يسأل الناقل مسؤولية مشددة في حالة تلف، أو ضياع، أو هلاك البضاعة، لكون الناقل بمثابة الضامن للبضاعة فمسؤوليته شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل بمجرد وقوع الضرر، لكنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس كإثبات الضرر الناجم عن سبب أجنبي عنه كالقوة القاهرة.[2]

أما الاتجاه الغالب في الفقه- وفي ظل مساندة من القضاء- يرى أن النقل الجوي للبضائع في النظام الانجليزي يخضع لفئة الناقل الخاص ويستند في ذلك إلى:

أ- أن وثيقة النقل تتضمن شرطا صريحا بمقتضاه تقر شركة الطيران التنصل من صفة الناقل العام، وهو ما أقره القاضي *Mac Kinnon* في قضية *Aslan* ضد *C.imperial air ways*، الذي قضى بمسؤولية الناقل -بصفته ناقلا خاصا- على ضياع البضاعة المنقولة جوا. [3]

ب- أن النقل الجوي يقوم به الناقل وفقا للشروط العامة للإياتا *« I.A.T.A »*، التي تجيز للناقل وضع شروط في العقد تعفيه من المسؤولية أو الحد منها، مما يترتب عنه أن النقل الجوي للبضائع في انجلترا يخضع لمبدأ حرية التعاقد[4] الذي يسمح للناقل الجوي أن يستبعد عن نفسه صفة الناقل العام لتفادي المسؤولية المشددة *« responsabilité lourde »*، وخضوعه لمسؤولية المودع لديه العادي *« dépositaire ordinaire »* بصفته ناقلا خاصا، ويتضمن

---

[1] فاروق محمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص25.

[2] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur Aérien, lois nationales et convention de Varsovie, L.G.D.J, Paris, 1961 p20.

[3] Aslan V. imperial, Ltd, 45 lioyds, 316, 1933

مشار إليها في: فاروق لأحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة ، المرجع السابق، ص26.

[4] LUREAU (D),, exoneration et limitation de responsabilité du transporteur Aérien, en droit international et en droit compare, thèse, op. cit. p45.

-

التزامه ببذل عناية الرجل العادي الحريص إلا في حالة إثبات المتضرر إهمال الناقل الجوي أو احد تابعيه. [1]

2-في نقل الركاب:

طبقا للقانون الانجليزي، يخضع النقل الجوي للركاب سواء يتولاه الناقل العام أو الناقل الخاص لنظام مسؤولية واحد، يسأل فيه الناقل الجوي مسؤولية تقصيرية على أساس الخطأ من جانب الناقل أو أحد تابعيه الواجب الإثبات ترتب عنه الضرر[2]، حيث يلتزم كل منهما ببذل درجة العناية المعقولة أثناء عملية النقل، ويتوجب عليه اتخاذ كافة التدابير الضرورية من أجل نقل الراكب إلى مقصده النهائي سالما معافى، وإذا أخل الناقل -أيا كانت صفته- بالتزامه هذا، يكون مسؤولا عنه إذا أثبت المتضرر أن هذا الإخلال ناجم عن إهمال الناقل أو أحد تابعيه[3].

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن النقل الجوي في النظام الانجليزي، قد ابتعد عن صفة الناقل العام المقررة في القانون العام *« Comman Law »*، وهو أقرب أن يكون نقلا خاصا سواء في نقل الركاب أو في نقل البضائع عملا بمبدأ حرية التعاقد.

ب/ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الأمريكي.

يميز القانون الأمريكي بين نقل الركاب ونقل البضاعة:

1-في نقل الركاب:

يعد النشاط الذي يمارسه الناقل الجوي في واقع الأمر هو المعيار الحقيقي في تحديد مركز الناقل هل هو ناقل عام أم ناقل خاص، وليس ما تضمنه القانون الأساسي عند

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص27.

[2] PARQUETTE (R) , la responsabilité en droit Aérien canadien, thèse « LLM » MC Gill université de Montréal, 1978, p90.

[3] FRANCOU (O), la responsabilité du transporteur aérien lors des opérations d'embarquement et de débarquement des passagers, thèse « LLM » université de Montréal 1982,p p 27 et 28.

تأسيس شركة الطيران [1]، وهذا ما أقره القضاء الأمريكي في الحكم الصادر عن محكمة نيويورك والمتعلق بقضية *Conklins* ضد *Canada Colonial Air ways*، الذي اعتبر تضمن عقد النقل شرطا صريحا على انه ناقلا خاص، لكنه في واقع الأمر يعد الناقل الجوي للركاب ناقلا عاما، لأن الناقل الجوي يلتزم بتقديم خدماته لجميع الركاب دون تمييز.[2]

كما يعد التزام الناقل بضمان سلامة الراكب هو التزام محله بذل عناية *(Obligation de moyens)* وليس التزاما بتحقيق نتيجة، كما هو الحال في دول القانون المكتوب، من خلاله يتوجب على الناقل اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة لتجنب المساس بالراكب أثناء نقله، ويترتب على ذلك أن يتحمل الراكب عبء إثبات تقصير الناقل عن بذل هذه العناية.[3]

وقد استقر القضاء الأمريكي – مثله مثل القضاء الانجليزي– على رفض فكرة المسؤولية العقدية كأساس لمساءلة الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب، ليقضي بمسؤولية الناقل التقصيرية إذا أصيب الراكب أو توفي أثناء عملية النقل، وثبت أن الإصابة أو الوفاة كانت نتيجة إخلال الناقل بالواجب القانوني الملقى على عاتقه برعاية الراكب.[4]

لكن طبيعة وظروف النقل الجوي المحفوفة بالمخاطر تتطلب من الناقل الجوي الالتزام ببذل أقصى درجة من العناية والحيطة للمحافظة على سلامة الركاب، إلا أنه ملزم بحمايتهم من كافة الأخطار المحيطة بهم طالما أنه غير ضامن لسلامتهم، لأن التزامه مهما كانت درجة العناية الواجبة لا يرقى إلى حد الالتزام بالضمان، حيث يتمثل واجبه في بذل العناية اللازمة التي تحميهم من الأخطار وأسباب الحوادث التي تلحق بهم، والتي يمكن توقعها بصورة معقولة. [5]

أما بالنسبة للراكب لا يكفيه لمطالبة الناقل بالتعويض عن الضرر الذي لحق به أن يقيم الدليل على إصابته أثناء عملية النقل حتى يعتبر الناقل الجوي مخلا بالتزام ضمان

---

[1] محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية وارسو ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ص87.

[2] Pourcelet (M), transport aérien international et responsabilités, les presses de l'université de Montréal, Mars 1964, p20.

[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص179 و180.

[4] Lureau (D), la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p15 ets.

[5] فاروق أحمد زاهر،تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص29.

السلامة بل يبقى الراكب ملزما بإقامة الدليل على أن خطأ الناقل كان سببا في الإصابة التي لحقت به ليحصل منه عن تعويض عنها.

إلا أنه من الصعب على المضرور إثبات هذا الخطأ وما ترتب عنه من فقدانه للحق في التعويض، لذلك تدخل القضاء الأمريكي لتقديم له المساعدة لتمكينه من الحصول على التعويض، وتتمثل تلك المساعدة في تسهيل مهمة المضرور في القيام بعبء إثبات الخطأ، وذلك عندما أقام قرينة قضائية معروفة في القانون المشترك باسم "الشيء يتحدث عن ذاته" *« Res IPSA Loquitur »*[1] وتم تطبيقها على النقل الجوي، وفحوى هذه القرينة أنه طالما أن ظواهر الأمور تدل على إهمال قد وقع، وأن الشيء المتسبب في الحادث كان تحت سيطرة الناقل الجوي أو تابعيه، ولم يكن للراكب يد في وقوع الحادث، وبالتالي فإن الحادث راجع إلى خطأ الناقل.[2]

وقد اشترط القضاء لقيام هذه القرينة توافر ثلاثة (03) شروط وهي:

1-أن يكون الشيء المسبب للحادث تحت سيطرة الناقل الجوي أو تابعيه وحدهم.

2-أن الحادث لم يكن راجعا إلى فعل المضرور أو إرادته.

3-أن الحادث لا يمكن أن يقع ما لم يكن ثمة إهمال قد ارتكب من قبل الناقل الجوي أو تابعيه.[3]

وبالتالي فإن الأمر قد وصل في النهاية إلى افتراض خطأ الناقل، بموجبه يعفى المتضرر من الإثبات، وتؤسس مسؤوليته على الإهمال في بذل درجة العناية الواجبة – وهي المعيار المميز للناقل العام عن الناقل الخاص الذي لا يلتزم إلا ببذل العناية العادية– والتي تجعل الناقل الجوي هو المكلف بإثبات عكسها، أي نفي هذه القرينة إما بنفي الخطأ، أو بإثبات السبب الأجنبي.[4]

---

[1] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص115.

[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص176 وما يليها.

[3] فاروق أحمد زاهر،تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص34، و صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص118 و119.

[4] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 206 وما يليها.

2- في نقل البضائع:

على خلاف نقل الركاب الذي يعد الناقل من خلاله ناقلا عاما، فإن الناقل الجوي للبضائع في القانون الأمريكي هو ناقل خاص، حيث أضفت الأحكام القضائية في الولايات المتحدة الأمريكية هذه الصفة على الناقل الجوي للبضائع الذي يعتبر بمثابة مودع لديه [1] لا يلتزم إلا ببذل العناية المعتادة ولا تقوم مسؤوليته التقصيرية إلا في حالة إثبات المتضرر إهمال الناقل الجوي أو تابعيه، ولا يولد عقد نقل البضائع –في القانون الأمريكي– في ذمة الناقل أي التزام بضمان البضاعة، بل ينشأ هذا الالتزام مباشرة عن القانون.[2]

رغم ذلك أقرت بعض الأحكام القضائية الأمريكية النادرة صفة الناقل العام للنقل الجوي للبضائع، منها الحكم الصادر في قضية *« Pitts »*، الذي أقرت فيه صفة الناقل العام للنقل الجوي للبضائع على أساس أن الناقل قد أخذ على عاتقه استعداده لنقل البضاعة لكل من يتقدم إليه مقابل أجرة، وطالما لديه متسع في طائرته لمثل هذه البضاعة[3]، لكن هذه الأحكام القليلة لم تغير من كونه –حسب جمهور الفقه واتجاه الغالب في القضاء الأمريكي– ناقلا خاصا يقع على عاتقه التزام ببدل العناية العادية، ولا يكون مسؤولا إلا في حالة الإهمال، وقيام المضرور بإثباته. [4]

وعليه فإن القانون الأنجلوساكسوني يقيم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الإهمال، فهي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ واجب الإثبات مهما كانت صفة الناقل مع فارق في درجة العناية التي يتحملها الناقل، فهو إن كان ناقلا عاما التزم ببذل أقصى درجات العناية والحرص، أما إذا كان ناقلا خاصا فهو لا يتحمل إلا بالتزام بذل درجة العناية العادية للرجل الحريص في إدارة شؤونه الخاصة.

---

[1] PAQUETTE (R), thèse « LLM », op. cit. p92.

[2] فاروق أحمد زاهر،تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص30.

[3] PITTS (V), north American insurance (1928)

مشار إليه في: فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص30.

[4] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p16

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن كل من القانون الفرنسي لعام 1924، والقانون الأنجلوأمريكي لم يحققا التوازن بين مصالح كل من الركاب والشاحنين من جهة، والناقلين الجويين من جهة أخرى، على الرغم من أن هذه القوانين تؤسس مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ، إلا أنها اختلفت في تحديد هذا الخطأ وطبيعة المسؤولية إضافة إلى عبء إثبات عناصرها.

الفرع الثاني:

المسؤولية الموضوعية لناقل الجوي.

لقد أبرزت الثورة الصناعية نقائص المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ سواء كان هذا الخطأ واجب الإثبات، أو خطأ مفترضا، حيث يبقى عدد كبير من ضحايا حوادث النشاط الاقتصادي والصناعي دون تعويض وذلك لصعوبة إثبات خطأ المسؤول.[1]

هذا ما جعل الفقه والقضاء يبحثان على أسس جديدة للمسؤولية المدنية، تكون أكثر حماية للضحايا تقوم على أساس فكرة الضرر، أضفت إلى تبني بعض التشريعات نظام المسؤولية الموضوعية *« Responsabilité objective »*، والتي تقوم على أساس المخاطر أو تحمل التبعة *« la théorie du risque »*، التي شنت حربا ضارية ضد فكرة الخطأ.[2]

ومفاد هذه النظرية أن مسؤولية الناقل الجوي تقوم بمجرد تحقق الضرر بسبب فعل الناقل أو أحد تابعيه، ولا تنتفي المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر كان لسبب أجنبي، أو كان نتيجة خطأ

---

[1] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1990، ص150 وما يليها، وعلي فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، 2002، ص33 وما يليها

[2] لقد استند أصحاب هذه النظرية التي حمل لواؤها الفقيهين: (Saleilles)، وجوسران (Josserand) إلى عنصرين أساسيين وهما:

أ- صعوبة اكتشاف موطن الخطأ الذي أدى إلى الضرر، مما يستحيل معه حصول المتضرر على التعويض، وهذا يتنافى مع مبادئ العدالة والتضامن الاجتماعي التي تقضي بأن يتحمل كل شخص وزر ما قدمت يديه، لذلك يتوجب إزالة الضرر عن طريق جبره، بغض النظر عن وجود الخطأ من عدمه.

ب- هناك عوامل متعددة دفعت بالفقه لإظهار النظرية الموضوعية من بينها انتشار المبادئ الاشتراكية في دول أوروبا الشرقية، وظهور الأنظمة الديمقراطية، إلى جانب اختلاف أساس المسؤولية المدنية التي أساسها الضرر الذي يصيب الفرد، والمسؤولية الجزائية التي تقوم على أساس الضرر الذي يصيب المجتمع.

المتضرر نفسه فقط، فلا مجال لتأسيس مسؤولية الناقل الجوي على الخطأ في المسؤولية الموضوعية، فهي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة بمجرد وقوع الضرر الغرض منه حماية مصالح الركاب أو الشاحنين، وهو عبء ثقيل في النقل الجوي.

ولقد انقسمت هذه التشريعات المختلفة التي اعتنقت نظام المسؤولية الموضوعية إلى اتجاهين أساسيين:

-الاتجاه الأول: أخذ بالمسؤولية الموضوعية المخففة التي تقر بالتحديد القانوني للمسؤولية المدنية للناقل الجوي، وجواز الإعفاء منها. وأخذ بهذا الاتجاه التشريع الألماني والسويسري.[1]

-أما الاتجاه الثاني: فأخذ بالمسؤولية الموضوعية المشددة التي تقر بالمسؤولية المطلقة للناقل الجوي عن كل ضرر يصيب الراكب أو الشاحن، وأخذ بهذا الاتجاه التشريع الروسي[2] (الاتحاد السوفييتي سابقا)، وتشيكوسلوفاكيا.

- لذلك سنتطرق أولا: لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الألماني، وثانيا: لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الروسي.

أولا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الألماني

مر القانون الألماني المتعلق بالنقل الجوي بصفة عامة، ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة بعدة مراحل أهمها:

أ/ خضوع نظام مسؤولية الناقل الجوي للقواعد العامة:

كان الفقه في ألمانيا يقر بوجوب تطبيق القواعد العامة الواردة في المجموعة المدنية من خلال المواد 176 وما بعدها والمتعلقة بالأحكام العامة للمسؤولية المدنية، والمجموعة

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق،ص84.
[2] ضياء نعمان، أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع، مجلة الأملاك، مجلة فصلية تعنى بالدراسات القانونية والفقهية، المغرب، العدد الثاني، لسنة 2007، ص170.،.ص84.

التجارية من خلال المواد 425 وما يليها والمتعلقة بعقد النقل البري والنهري والساحلي، رغم عدم صدور أي حكم قضائي قبل سنة 1922 يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي طبقا للقواعد العامة.[1]

وتقوم مسؤولية الناقل العقدية –طبقا لهذه القواعد– على أساس الخطأ من جانب الناقل مع قلب عبء الإثبات من خلاله يكتفي المتضرر بإثبات خطأ الناقل، بينما يقع على الناقل عبء إثبات أنه لم يرتكب الخطأ وذلك بإقامة الدليل على أنه قد بذل درجة العناية الواجبة، لأن التزام الناقل في القانون الألماني هو التزام ببذل درجة معينة من العناية التي تتطلبها المعاملات في المحافظة على سلامة الراكب (حسب المادة 176 مدني الخاصة بالقواعد العامة في الالتزامات)، والمحافظة على سلامة البضاعة (حسب المادة 429 تجاري).[2]

وفي ظل النصوص –السالفة الذكر– يتمخض عن التزام الناقل الجوي ببذل العناية التي تتطلبها المعاملات في تجهيز طائرته، واختيار طاقم الطائرة، وحسن تسيير مؤسسته، بالإضافة إلى شروط الإعفاء التي تجيزها القواعد العامة والتي اعتادت شركات الطيران على طبعها في تذكرة السفر، والتي من شأنها أن تجرد المتضرر من كل حماية.[3]

كما يلتزم الناقل –وفقا للقواعد العامة– بتنفيذ النقل في الميعاد المحدد وفي حالة إخلاله بذلك، تقوم مسؤوليته عن التأخير في النقل، الذي يترتب عنه ضرر يصيب الراكب (المادة 284 مدني)، أو يلحق البضاعة (المادة 429 تجاري).[4]

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص85.

[2] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p33

[3] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق،ص91 وما يليها.

[4] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص54.

ولقد طالب كل من الفقه والقضاء في ألمانيا –تحت إلحاح شركات الطيران– من المشرع التدخل لوضع نظام خاص بالنقل الجوي، انتهى به المطاف في الأخير إلى إصدار في الفاتح أوت عام 1922 قانون الملاحة الجوية ضمنه أحكاما خاصة بمسؤولية الناقل الجوي.[1]

ب/ مرحلة خضوع مسؤولية الناقل الجوي لقانون 1922 المعدل:

أخذ قانون الملاحة الجوية لعام 1922 بنظام المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر أو تحمل التبعة، من خلاله تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وقوع الضرر، بصرف النظر عن سبب وقوعه حتى ولو كان هذا السبب هو القوة القاهرة.[2]

وقد أقر المشرع الألماني من خلال نص المادة 19 من قانون الملاحة الجوية 1922، بمسؤولية الناقل الجوي الموضوعية سواء أكانت ناجمة عن الضرر الذي أصاب الراكب أو البضاعة أثناء فترة النقل أو المسؤولية قبل الأغيار على السطح على حد سواء، على خلاف المشرع الفرنسي – من خلال قانون الملاحة الجوية لعام 1924–، الذي جعل مسؤولية الناقل الجوي في موجهة الركاب والشاحنين مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ ويحكمها عقد النقل، والمسؤولية قبل الأغيار على السطح هي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس المخاطر أو تحمل التبعة.[3]

كما أخذ المشرع الألماني من خلال نص المادة 23 من قانون 1922 بمبدأ المسؤولية المحدودة عن الأضرار التي تصيب الراكب أو البضاعة، حيث وضعت حدا للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب بمبلغ لا يتجاوز مليون (1.000.000) مارك إذا لحق الضرر راكبا واحدا، أما في حالة تعدد الركاب الذين أصابهم الضرر، فإن مبلغ التعويض

---

[1] GARDEUR (A), du contrat de transport aérien en droit Allemand et en droit Français, thèse pour le doctorat université de Paris, 1964, p64 ets.

[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص55.

[3] LUREAU (D),, la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p33.

الإجمالي لا يتجاوز مليونين وخمسمائة ألف (2.500.00) مارك، مما يترتب عنه نقصان مبلغ التعويض كلما زاد عدد الركاب المصابين.[1]

وفي عام 1936 عدل المشرع الألماني نص المادة 23 من هذا القانون، حيث أخذ بوزن الطائرة كمعيار لتقدير التعويض، حيث خصص ثلث ($\frac{1}{3}$) قيمة التعويضات للأضرار التي تلحق البضائع، والثلثين ($\frac{2}{3}$) للمتضررين من الركاب،[2] وحدد تعويضا لا يتجاوز ثلاثين مليون (30.000.000) مارك والناجم عن الضرر الذي أصاب راكبا واحدا.[3]

لكن الطريقة المتبعة في تقدير التعويض تعد غير منطقية وعقيمة جعلت مبدأ تحديد المسؤولية عديم القيمة من الناحية العملية، لأنها تؤدي إلى انصراف الجمهور عن استعمال الطائرة لانخفاض قيمة التعويض في حالة تزايد عدد الركاب المصابين، مما يدفعهم للبحث عن وسائل نقل أخرى تضمن لهم تعويض أكبر.[4]

كما لم ينص قانون 1922 المعدل على شروط الإعفاء من المسؤولية –كما لم يحضرها صراحة– مما فسر على أنه قصد من ذلك الرجوع إلى القواعد العامة التي تجيز شروط الإعفاء من المسؤولية وهذا يتنافى مع طبيعة نظام المسؤولية الموضوعية التي لا تبيح وضع شروط الإعفاء من المسؤولية، وهو ما يعني انهيار لنظام المسؤولية الموضوعية من أساسه.[5]

وفي 26 جانفي 1943 أدخل المشرع الألماني تعديلا على قانون الملاحة الجوية لعام 1922 –استجاب فيه لرأي الفقه– حيث استلهم مبادئ اتفاقية وارسو لعام 1929، وصاغها في نصوص قانونية تتفق والنظام القانوني الداخلي[6] والتي تحكم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والبضائع، أو التأخير في تنفيذ عقد النقل، عكس

---

1 GARDEUR (A), thèse, op. cit, p71 ets.

2 WOJOIK (T.Z), la periode dans ses relations avec la responsabilté du transporteur de personnes, thèse pour obtention du « LLM », Universit é McGill Montréal 1957, p68.

3 GARDEUR (A), thèse, op. cit, p71 ets.

4 فاروق أحمد زاهر، المرجع نفسه، ص91.

5 ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص65 و66.

6 WOJOIK (T.Z), thèse op cit, p68.

المشرع الفرنسي الذي اكتفى بالنص على سريان أحكام اتفاقية وارسو على النقل الداخلي، ولم يتناول من هذه الأحكام بالصياغة إلا القليل.

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن النقل الجوي في كل من القانونين الألماني والفرنسي قد مر بمراحل متشابهة، حيث سادت في البداية القواعد العامة في المسؤولية وعقود النقل، ثم تلى ذلك تطبيق نظام خاص بالنقل الجوي، أخذ فيه المشرع الألماني بالمسؤولية الموضوعية التي تقوم على فكرة تحمل التبعة[1]، بينما أخذ المشرع الفرنسي بالمسؤولية العقدية التي تقوم على أساس الخطأ، ثم تلى فيما بعد في إباحتهما شروط الإعفاء من المسؤولية أدت إلى إهدار الحماية القانونية التي توفرها للمتضرر، وانتهى بهما الأمر في الأخير إلى الأخذ بمبادئ اتفاقية وارسو لعام 1929.

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في القانون الروسي.

اخذ التشريع الروسي بالمسؤولية الموضوعية المشددة، بموجبها لا يجوز للناقل أن يضع في عقد النقل شروطا خاصة تعفيه من المسؤولية أو الحد منها، سواء تعلق الأمر بالقواعد العامة في المسؤولية المدنية، أو عقد النقل، أو وفقا للقواعد الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي ابتداء من عام 1932[2].

لذلك سنتعرض إلى مسؤولية الناقل الجوي وفقا للقواعد العامة (أ)، ثم بعد ذلك نتطرق إلى أحكام مسؤولية الناقل الجوي في التقنين الروسي لعام 1932 (ب).

أ/ مسؤولية الناقل الجوي وفقا للقواعد العامة:

كانت مسؤولية الناقل الجوي قبل عام 1932 تخضع لقواعد المسؤولية المدنية من خلال نص المادة 403 مدني روسي، التي تقر المسؤولية الموضوعية التي يسأل فيها الناقل

---

[1] LUREAU (D),, la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p33.
[2] SAPORTA (M), le droit aérien soviétique, RGA, 1952, p118.

بمجرد وقوع الضرر الناجم عن الحادث حتى ولو لم يرتكب أي خطأ، ولا يعفى من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الحادث يرجع إلى القوة القاهرة، أو إلى خطأ المضرور الجسيم أو غشه.[1]

كما تقر المادة 412 من التقنين المدني الروسي نظاما خاصا للتعويض عن الأضرار التي تصيب المتضرر الناجمة عن حادث خلال عملية النقل، من خلاله يتحصل المتضرر عن التعويض من التأمين الاجتماعي *(l'assurance sociale)*، وليس من الناقل، وإذا كان التعويض المتحصل عليه من التأمين الاجتماعي لا يكفي لجبر الضرر، يمكن للمتضرر المطالبة بتعويض إضافي من الناقل، لكن بشرط إثبات أن الضرر تسبب فيه الناقل أو كان نتيجة إهمال منه.[2]

وظلت مسؤولية الناقل الجوي خاضعة لأحكام المسؤولية الموضوعية وفقا للقواعد العامة التي يفرضها القانون على النقل البري أو النقل بالسكك الحديدية إلى غاية صدور قانون الملاحة الجوية الروسي بتاريخ 27 أفريل 1932.[3]

ب/ طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الملاحة الجوية لعام 1932.

تطرق هذا القانون لأحكام مسؤولية الناقل الجوي من خلال نص المواد من 78 إلى 92، وأخذ بالمسؤولية الموضوعية –كما هو الحال في القواعد العامة– لكن مع أكثر تشدد على الناقل من القواعد العامة، حيث يسأل الناقل عن تعويض كل الضرر فالمسؤولية مطلقة، وغير محدودة، وشروط الإعفاء محظورة.[4]

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص94 و95.
[2] Wojoik (T.Z) , thèse LLM op cit, p43.
[3] Lureau (D),, la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p32.
[4] WOJOIK. (T.Z), Wojoik, thèse op cit, p70.

وقد ميز المشرع الروسي بين مسؤولية الناقل الجوي الخاصة بنقل الركاب، ومسؤوليته عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة.

1-في نقل الركاب:

تقر المادة 78 من هذا القانون مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب الراكب أثناء فترة النقل، والتي تبدأ من لحظة تأهب الطائرة للإقلاع (في مطار القيام)، وأثناء تحليق الطائرة في الجو، وتنتهي مسألة الناقل الجوي عند انتهاء عملية هبوط الطائرة في مدرج مطار الوصول، وبالتالي يكون المشرع الروسي قد أخذ بالمفهوم الضيق لفترة النقل الجوي.[1]

ولا يستطيع الناقل الجوي التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر ناجم عن غش الراكب أو خطئه الجسيم، ولا يعتد بالقوة القاهرة كسبب لدفع المسؤولية، ولا يجوز للناقل أن يضع شروطا في عقد النقل تعفيه من المسؤولية أو الحد منها.[2]

2- في نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة:

تقوم مسؤولية الناقل الجوي –طبقا لنص المادة 80 من هذا القانون– بمجرد وقوع ضرر أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة أدى إلى هلاكها أو ضياعها أو تلفها كليا أو جزئيا، بغض النظر عن سبب وقوعه[3] –كما هو الحال في نقل الركاب– إلا أن المشرع الروسي قد وسع من دائرة أسباب دفع المسؤولية، فإلى جانب حالتي غش الشاحن أو خطئه الجسيم أضاف المشرع الروسي حالتين يمكن من خلالهما للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الضرر الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة وهما:

أ/ العيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة المسجلة المنقولة لا يد للناقل فيها.

[1] BEREZOWSKI (C), le droit aérien dans certain pays socialistes d'Europe. RFDA 1965, p177.
[2] RAJSKY (J), la responsabilité du transporteur aérien dans la législation de quelques pays socialistes européens, RFDA 1971, p15.
[3] LUREAU D, la responsabilité du transporteur Aérien, op.cit p32

ب/ بسبب القوة القاهرة الذي ينتج أثره بالإعفاء من المسؤولية إلا في حالة وقوع الضرر قد حدث خارج فترة الاستغلال الجوي.[1]

أما بالنسبة للأمتعة اليدوية –غير المسجلة– فقد حدت المادة 55 من هذا القانون حالات دفع المسؤولية وتكمن في:

أ/ القوة القاهرة إذا كان ضياع الأمتعة اليدوية أو تلفها أو هلاكها قد وقع خارج فترة النقل الجوي.

ب/ خطأ يرتكبه الراكب.[2]

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن مسؤولية الناقل الجوي في القانون الروسي لعام 1932 هي مسؤولية موضوعية مطلقة تنعقد بمجرد وقوع الضرر، وتحظر فيه شروط الإعفاء قطعيا، كما لا يعرف هذا النظام مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية التي استمدها المشرع الروسي من الفقه الاشتراكي الذي يشدد مسؤولية الناقل الجوي حفاظا وحماية للمتعاملين من ركاب وشاحنين، ومن ثمة تقريره حماية خاصة للمتضررين.

---

[1] SAPORTA (M), droit aérien soviétique, op cit, p119.

[2] RAJSKY (J), la responsabilité du transporteur aérien, la législation de quelques pays socialistes européens, op cit, pp 15 et 16.

المطلب الثاني:

طبيعة مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي.

إن الطابع الدولي للنقل الجوي كان يحتم وضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي الدولي بما فيها القواعد المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي على نحو يحقق الحماية لشركات الطيران المدني من جهة، ويحقق مصالح المتعاملين من ركاب وشاحنين من جهة أخرى، خاصة مع اختلاف الأنظمة القانونية الداخلية في شأن طبيعة وأساس مسؤولية الناقل الجوي.

لذلك كان مطلب توحيد القواعد الواجبة التطبيق حتى يتحدد وضع الناقل الجوي ومن يتعاملون معه، فيوفر لعملية النقل عنصر الأمان القانوني، مما يؤدي في النهاية إلى نمو مرفق النقل الجوي وتطوره.

ولقد كانت مسؤولية الناقل الجوي الدولي من أولى مشكلات الطيران التجاري التي حضيت باتفاق دولي أول تمثل في اتفاقية وارسو لعام 1929 وما نجم عنها من بروتوكولات معدلة لها (الفرع الأول)، واتفاق دولي ثان تمثل في اتفاقية مونتريال لعام 1999 والتي تهدف إلى تحديد أحكام وقواعد مسؤولية الناقل الجوي الدولي (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في ظل اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها.

يغلب الطابع الدولي على النقل الجوي، من خلاله تجتاز الطائرة في سرعة فائقة الجبال والسهول والفيافي وتعبر البحار والمحيطات دون أن تعوقها الموانع الطبيعية والسياسية، لذا لابد من وجود تشريع دولي يعمل على توحيد الأحكام المنظمة للنقل الجوي الدولي بصفة عامة، وأحكام مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، مما يؤدي إلى استقرار المركز القانوني للنقل الجوي الدولي يعمل على حماية مصالح كل من الناقلين والمتعاملين، وبالفعل تحقق هذا من خلال اتفاقية وارسو لعام 1929 وما أدخل عليها من تعديلات، حيث نظمت النقل الجوي ومدى مسؤولية الناقل الجوي عن هذا النقل.

أولا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو1929 *la convention de Varsovie*.

سارع المجتمع الدولي إلى تلبية الدعوة الموجهة من الحكومة الفرنسية ممثلة في رئيسها السيد بوانكاريه عام 1923 لعقد مؤتمر دولي لتوقيع اتفاقية دولية تحكم النقل الجوي الدولي، وتزامن ذلك مع عرض مشروع قانون على مجلس النواب الفرنسي يتعلق بالملاحة الجوية لمناقشته.[1]

وانعقد أول مؤتمر دولي للقانون الجوي الخاص –بناء على دعوة من الحكومة الفرنسية– في باريس في الفترة الممتدة من 29 أكتوبر إلى 06 نوفمبر عام 1925، برئاسة *Pierre Etienne Flandin* بمشاركة ثلاثة وأربعون (43) دولة يمثلها سبعون (70) مندوبا وخبيرا، [2] ناقشوا مشروعا تمهيديا لاتفاقية دولية تنظم مسؤولية الناقل الجوي الدولي، كما أوصى المؤتمر بتكوين لجنة فنية يعهد إليها البحث في المسائل المتعلقة بتوحيد النقل الجوي الخاص.[3]

وتم تكوين هذه اللجنة التي اتخذت لها اسم "اللجنة الدولي الفنية للخبراء القانونيين الجويين" *« comité internationale technique d'experts juridiques aériens »* والمعروفة اختصارا باسم *« C.I.T.E.J.A »*، واتخذت باريس مقرا لها، وعقدت دورتها الأولى من 17 إلى 21 ماي 1926،[4] حيث قام الخبير البلجيكي *« Devos »*، بوضع مشروع اتفاقية دولية تم عرضه على اللجنة التي أقرته في دورتها الثالثة المنعقدة في مدريد في الفترة الممتدة من 24 إلى 29 ماي 1928، وأرسلت نص المشروع للحكومة الفرنسية، التي قامت بالدعوى للمؤتمر الدولي الثاني للقانون الجوي الخاص، الذي تقرر انعقاده عام 1929.[5]

---

[1] محمد موسى محمد دياب، رسالة ، المرجع السابق، ص17 و18.

[2] Conférence internationale de droit privé aérien(27 octobre- 06 novembre 1925) ministère des affaires étrangères – imprimerie nationale 1926.

[3] RIPERT (G) , la responsabilité su transporteur aérien d'après le projet de la conférence internationale de Paris de 1925, édition Perorbem. paris 1926, p17 ets.

[4] عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2008، ص6و7.

[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الدولي والداخلي، المرجع السابق، ص36.

ولقد انعقد المؤتمر الدولي الثاني للقانون الجوي الخاص بمدينة وارسو في الفترة الممتدة من 04 إلى 12 أكتوبر 1929 بناء على دعوى من الحكومة البولندية –بمشاركة مندوبين لثلاثة وثلاثين (33) دولة – ناقشوا المشروع التمهيدي المقدم من لجنة الخبراء حيث أدخلت عليه بعض التعديلات، ثم صيغت منه نصوص الاتفاقية التي أقرها ووقع عليها مندوبو ثمانية عشر (18) دولة في 12 أكتوبر 1929 [1]، وسميت: "اتفاقية وارسو لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي" *« convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien internationale 1929 »*

وتعرف اختصارا ب "اتفاقية وارسو 1929" *« la convention de Varsovie 1929 »*، والتي حررت بلغة وحيدة وهي اللغة الفرنسية وشملت على واحد وأربعين (41) مادة، عالجت موضوعين رئيسيين:

- الأول: يتعلق بسندات النقل الجوي.
- الثاني: خاص بمسؤولية الناقل الجوي.[2]

ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ على المستوى الدولي في 13 فيفري 1933، وتزايد عدد الدول المصادق عليها حتى زادت على المائة والخمسين (150) دولة.

وقد انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964. [3]

وقد اتخذت اتفاقية وارسو موقفا توافقيا بين الأنظمة القانونية المتباينة، الغرض منه إقامة نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة بين الناقلين الجويين من جهة، والمتعاملين من ركاب وشاحنين من جهة أخرى،[4] حيث أقرت هذه الاتفاقية مجموعة من الأحكام القانونية الدولية تسمو وتهيمن على القوانين الداخلية، فالقاعدة – فيما يتعلق بالنقل الخاضع

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص9.
[2] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص20 و21.
[3] الجريدة الرسمية العدد رقم 26 لسنة 1964.
[4] إلياس حداد، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، 2004-2005، ص173، ضياء الدين صالح، اتفاقية فارسوفي الدولية، المجلة المصرية للقانون الدولي، مجلد 11 ، لسنة 1955، ص62 وما يليها.

لاتفاقية وارسو – هي وجوب تطبيق القواعد القانونية الواردة بالاتفاقية وعدم اللجوء إلى مفاهيم وأحكام القانون الداخلي بشأن الموضوعات التي عالجتها. أما بالنسبة للموضوعات التي لم تعالجها الاتفاقية أو التي اكتفت في شأنها بإيراد قاعدة إسناد فإن القوانين الداخلية هي التي تحكمها.[1]

وأتت اتفاقية وارسو بمجموعة من الأحكام القانونية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي الدولي، وهي:

1–أقرت اتفاقية وارسو المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن وفاة الركاب أو إصابتهم بأي أذى بدني، أو عن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة المسجلة، أو عن تأخير في عملية نقل على أساس المسؤولية الشخصية قوامها الخطأ التعاقدي المفترض من جانب الناقل الجوي بمجرد حدوث ضرر يصيب الراكب أو البضاعة أو الأمتعة المسجلة، دون أن يقع على عاتق الراكب أو الشاحن عبء إثبات خطأ أو تقصير الناقل الجوي.[2]

2–إن قرينة الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي ليست قرينة قاطعة، حيث أجازت دفع المسؤولية بإثباته أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الخطأ صدر من المضرور نفسه أو ساهم فيه، أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة،[3] هذه القرينة أقرتها الاتفاقية لمصلحة الناقلين، الغرض منه تشجيع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على الناقلين حتى لا ينعكس ذلك سلبا على النقل الجوي وهو ما زال في مهده عام 1929، فلم يعد الناقل في ظل اتفاقية وارسو ملزما لكي يعفى من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه كما تقتضي بذلك القواعد العامة للمسؤولية العقدية في دول القانون المدني، ولم يعد الراكب ملزما بإثبات الإهمال في جانب

---

[1] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص192.

[2] CAS (G), les sources du droit des transports aérien, L.G.D. J. Paris. pp. 1964, p6 et 7.

[3] PORCELET (M), transport aérien international et responsabilités, op cit, p39 et 40 et MERCADAL, B. droits des transports terrestres et aériens, Dalloz 1996, paris, p398.

الناقل كي تتعقد مسؤوليته كما يقضي بذلك نظام المسؤولية التقصيرية في دول القانون المشترك أو العام *Common law*.[1]

3-كما أقرت الاتفاقية حدا للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب بمبلغ مئة وخمسة وعشرون ألف (125.000) فرنك بوانكاريه، وبمبلغ مائتين وخمسين ألف (250) فرنك بوانكاريه عن كل كيلوغرام من البضائع أو الأمتعة المسجلة، وخمسة آلاف (5000) فرنك عن الأمتعة اليدوية التي يحتفظ بها الراكب في حراسته[2]، استنادا لنص المادة 22 من الاتفاقية.

4-كما أبطلت الاتفاقية في مادتها 23 أي شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، أو وضع حد للتعويض أقل مما هو منصوص عليه في الاتفاقية، غير أنها أجازت للناقل أن يدفع حدا أقصى للتعويض الذي يلتزم به حال انعقاد مسؤوليته طالما كان حسن النية، أما إذا ثبت سوء نيته، فإنه لا يستفيد من الحد الأقصى للتعويض الذي أقرته الاتفاقية، وبالتالي لا يستفيد من هذه الحماية وتتحول مسؤولتيه من مسؤولية محدودة إلى مسؤولية غير محدودة.[3]

- ويعد الناقل الجوي – وفقا لاتفاقية وارسو الأصلية – سيء النية إذا ثبت أن الضرر الذي أصاب الراكب أو الشاحن يعود إلى غش أو الخطأ المعادل للغش طبقا لقانون المحكمة المختصة بالنظر في النزاع[4] حسب المادة 25 من الاتفاقية، أو إذا ثبت عدم إصدار وثائق السفر من جانبه أو لم تشمل في حالة إصدارها على البيانات الإلزامية التي حددتها المواد 3، و4، و9 من الاتفاقية.

---

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي –قانون الطيران التجاري- دار الفكر العربي، القاهرة، 1983، ص310 و311.

[2] BEAUMONT (K.M), les limites de la responsabilité dans les transports aériens, RFDA 1947, p 33 MANKIEWIES (R.H), la convention de Varsovie et le droit comparé, RFDA 1963, p147.

[3] فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، مطابع البيان التجارية –دبي، 1990، ص171، وعيسى غسان ربضي، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان 2008، ص82.

[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص182، وأحمد إبراهيم الشيخ، الرسالة، المرجع السابق، ص21.

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لبروتوكول لاهاي 1955 *« Protocole de la Haye 1955 »*.

عرف تطبيق اتفاقية وارسو 1929 جملة من المشاكل خاصة مع ما تحقق من تطور تكنولوجي هائل في مجال الطيران بعد الحرب العالمية الثانية أدى إلى تناقص مخاطر الجو، حيث أصبح النقل الجوي الطريقة الأكثر أمنا بالمقارنة بطرق النقل الأخرى البرية والبحرية، والأشد منافسة لها، حيث أن مبلغ التعويض المقرر للمتضرر من جراء الحادث الجوي أقل بكثير عن مثيله الذي يحصل عليه المتضرر من حادث آخر في وسائل النقل الأخرى، أضف إلى ذلك انخفاض قيمة العملة.[1]

وقد أدى ذلك بالقضاء الأمريكي والفرنسي إلى التوسع في تفسير نصوص الاتفاقية بغية إيجاد وسيلة قانونية تحمي بها المتضررين من حوادث الطيران، حيث أضفت على الناقل سوء النية حتى لا يستفيد من حدود التعويض المقرر في الاتفاقية، وبالتالي الخروج من النظام العادي للمسؤولية القائم على أساس المسؤولية المحدودة إلى النظام الاستثنائي للمسؤولية القائم على أساس المسؤولية غير المحدودة فجاءت هذه التفسيرات متناقضة،[2] مما عرضها إلى النقد الشديد من قبل الفقه الذي اعتبر هذه التفسيرات بمثابة تعديلا قضائيا لأحكام الاتفاقية يرمي إلى حماية الركاب والشاحنين، ويؤدي إلى هدم التشريع الدولي الموحد الذي وضعته الاتفاقية، وإلى اعتبارها مجرد كتابة على الورق.[3]

---

[1] ZOGHBI H , thèse op cit, p67.

[2] MANKIE WICS (R.H), la convention de Varsovie devant la constitution des états Unis d'Amérique, RFDA 1969, p147.

[3] .CONSTANTINOFF (J), la révision de la convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, RFDA 1970 p393 ets.

لذلك دعت الحاجة إلى ضرورة تعديل الاتفاقية لحماية المتضررين من ركاب وشاحنين وتفادي تباين مواقف المحاكم بشأن تفسير نصوص الاتفاقية.[1]

وانعقد مؤتمر دبلوماسي للقانون الجوي الخاص في لاهاي –الهولندية– في الفترة من 05 إلى 28 سبتمبر عام 1955 برئاسة الفقيه « *Goedhuis* » رئيس الوفد الهولندي،[2] حضره مندوبي أربعة وأربعين (44) دولة وثماني منظمات دولية عكفت على تعديل اتفاقية وارسو لعام 1929.[3]

وبالفعل تم تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955 الذي عدل بعض نصوص اتفاقية وارسو، ولا يعتبر أداة مستقلة، ولا يمكن تطبيقه دون الرجوع إلى الاتفاقية الأصلية، أما النصوص التي لم يشملها التعديل تطبق في نفس الوقت مع تلك التي شملها التعديل بموجب بروتوكول لاهاي،[4] وهو ما نصت عله المادة 19 منه بأنه : "فيما بين أطراف هذا البروتوكول تعتبر الاتفاقية والبروتوكول ويجري تفسيرهما على أنهما أداة واحدة متجانسة ويطلق عليهما التعبير (اتفاقية وارسو المعدلة في لاهاي 1955)".

كما نصت المادة 21 الفقرة الثانية من هذا البروتوكول[5] على أن التصديق على البروتوكول من جانب دولة ليست طرفا في اتفاقية وارسو 1929 يمتد ويشمل الاتفاقية الأصلية على أساس أن البروتوكول يعد مكملا للاتفاقية الأصلية، لذلك تسمى "باتفاقية وارسو 1929 المعدلة".

وقد حرر هذا البروتوكول بثلاثة لغات وهي: الفرنسية، الانجليزية، والاسبانية، وفي حالة الاختلاف في التفسير فإنه يعتد بالنص المكتوب باللغة الفرنسية وذلك راجع لكون النص الأصلي لاتفاقية وارسو لعام 1929 قد تم تحريره باللغة الفرنسية.

---

[1]. SMIRNOFF (M), la crise de la convention de Varsovie, le point de vue des pays en voie de développement, RFDA 1967, p259 ets.

[2] GARNAULT (A), le protocole de la Haye, RFDA 1956. P1.ets

[3] CARTOU(L), droit aérien, presse universitaire de France 1963, p320.

[4] LE GOFF (M), manuel de droit aérien –droit privé- Libraire Dalloz 1961, p148 ets.

[5] Art 21/2 du protocole de la Haye 1955 : « -2/ la ratification du présent protocole par un état qui n'est pas partie à la convention emporte adhésion à la convention amendée par ce prtocole... »

وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في الفاتح أوت عام 1963، [1] وانضمت الجزائر لهذا البروتوكول بموجب المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 تزامنا مع انظمامها إلى اتفاقية وارسو 1929.

ومن أهم ما تضمنه هذا البروتوكول نجد ما يلي:

1-ضاعف هذا البروتوكول الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب المنصوص عليه في الاتفاقية الأصلية بجعله مائتين وخمسين ألف (250000) فرنك بوانكاريه لكل راكب لكن بالمقابل أبقى على نفس حدود التعويض الخاصة بالبضائع والأمتعة المسجلة والمقدرة بمائتين وخمسين (250) فرنك بوانكاريه عن كل كيلوغرام.[2]

2-كما أجاز هذا البروتوكول في المادة الثانية عشر منه للناقل الجوي أن يشترط في عقد النقل شرطا يعفيه من المسؤولية في حالة ضياع البضاعة أو أي ضرر يلحق بها بسبب عيب ناشئ عن طبيعة البضائع المنقولة أو من عيب ذاتي بها.[3]

3-كما ألغى البروتوكول في نص المادة العاشرة منه الخطأ الملاحي باعتباره دافعا يسقط المسؤولية عن الناقل الجوي للبضائع والأمتعة، الذي أثار اعتراضات كثيرة لأنه يمكن الناقلين في أغلب الأحوال من الإفلات من المسؤولية بإثبات خطأ في الطيران أو القيادة أو الملاحة من قبل أفراد الطاقم وهو المتسبب في كثير من الأضرار التي تلحق البضاعة أو الأمتعة،[4] كما أن التفرقة بين نقل الركاب، ونقل البضائع أو الأمتعة لا مبرر له لذلك عمد البروتوكول إلى استبعاد هذه الوسيلة حتى تكون مساواة بين نقل الركاب ونقل البضائع والأمتعة فيما يتعلق بطرق دفع مسؤولية الناقل الجوي.[5]

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص10، ومحمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص183.
[2] المادة 11 من بروتوكول لاهاي 1955.
[3] وهيبة بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة البليدة، 2011، ص73 و 74.
[4] LEGOFF (M), manuel de droit Algérien, op cit pp145 et 146.
[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص183.

4-كما أقر هذا البروتوكول مد نطاق الاستفادة من تحديد المسؤولية وأسباب دفعها لتشمل تابعي الناقل فيما قد ترفع عليهم من دعاوى بدلا من الناقل.

5-كما وضع تعريفا ضيقا للخطأ المساوي للغش والمستوجب للمسؤولية غير المحدودة للناقل، وخفف من الجزاءات الموقعة على الناقل الجوي سيء النية فقصرها على حرمانه من التمسك بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقية، وأباح له الحق في الإعفاء من المسؤولية عن طريق إثبات اتخاذ الإجراءات الضرورية لتلاقي وقوع الضرر.[1]

وبالمقابل أبقى بروتوكول لاهاي مسؤولية الناقل الجوي على حالها مسؤولية عقدية وشخصية، قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس.[2]

ثالثا: اتفاقية جوادالاخارا 1961 *Convention de Guadalajara*:

اجتمعت اللجنة القانونية لمنظمة « *O.A.C.I* »في مونتريال في الفترة من 06 إلى 23 سبتمبر عام 1960 قامت بدراسة مشروع مكمل لاتفاقية وارسو متعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد،[3] لخلو اتفاقية وارسو 1929 وحتى بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي 1955 من تعريف للناقل الجوي، وحسما للخلاف حول تطبيق الاتفاقية على الناقل الفعلي في الحالات التي يتولى فيها النقل شخصا آخر غير الناقل المتعاقد خاصة بعد انتشار الرحلات المنظمة بمشارطات إيجار وتأجير الطائرة وتبادلها،[4] حيث وضع نصا نهائيا معدلا لاتفاقية وارسو 1929، عرف باسم مشروع مونتريال وصادقت عليه الجمعية العمومية لمنظمة *O.A.C.I*، ودعت إلى مؤتمر دبلوماسي الذي انعقد في جوادالاخارا بالمكسيك في 29 أوت 1961، وأتم أعماله في 18 سبتمبر من

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص24 .25.

[2] فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص171

[3] LEGOFF (M), la convention complémentaire de Varsovie et la conférence de Guadalajara, RFDA 1963, p21

[4] KONZ (F), la convention de Varsovie ces révisions. L’application du régimes des conventions internationales en matière de responsabilité du transporteur aérien dans le Grand-duché de Luxembourg, RFDA 1976, p27.

نفس العام بالتوقيع على اتفاقية "جوادالاخارا" المكملة للاتفاقية وارسو، والتي تعالج النقل الجوي الدولي الذي يتم بواسطة شخص غير الناقل المتعاقد.[1]

وقد قررت الاتفاقية تطبيق نظام المسؤولية المقرر في كل من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 على كل من الناقل المتعاقد (الذي لم ينفذ عملية النقل)، والناقل الفعلي (الذي قام بتنفيذها)، حيث ظلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض، كما أبقت على أحكام مسؤولية الناقل الجوي دون تغيير.[2]

وقد دخلت هذه الاتفاقية المكملة حيز التنفيذ في الفاتح ماي 1964، وصادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 267/65 المؤرخ في 25 أكتوبر عام 1965.[3]

رابعا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في اتفاق مونتريال 1966 ***Accord de Montréal***.

تعرضت اتفاقية وارسو لأزمة كادت تقضي عليها بسبب الانتقادات الموجهة إليها حتى بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي وتكملتها باتفاقية جوادالاخارا من بعض الدول، خاصة الولايات المتحدة الأمريكية التي رفضت التصديق على بروتوكول لاهاي 1955،[4] حيث وجهت بتاريخ 15 نوفمبر 1965 إخطارا للحكومة البولندية المودع لديها وثائق التصديق على الاتفاقية، بانسحابها من الاتفاقية معلنة أن هذا القرار قد اتخذ بسبب عدم كفاية حدود المسؤولية في حالة وفاة الراكب أو الأذى البدني، وطبقا للمادة 39 من الاتفاقية ينتج هذا الانسحاب أثره بشكل رسمي بعد ستة أشهر من الإخطار أي في 15 ماي 1966.[5]

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص10، وأحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص25.

[2] LEGOFF (M), la convention complémentaire de Varsovie et la conférence de GUADALAJARA op, p24..

[3] الجريدة الرسمية العدد 104 لسنة 1965

[4].MANKIEWICZ (R.H), la convention de Varsovie devant la constitution des États-Unis d'Amérique op, cit, p256.

[5] DE LA PRADELLE. (P), Varsovie de nouveau en question, R.G.A.E 1966 p 7 ets, et MANKIEWICZ R.H., pourquoi les États-Unis n'ont pas ratifié le protocole de la Haye R.G.A.E 1967, p349 ets.

ويعرض انسحاب الولايات المتحدة مستقبل اتفاقية وارسو للخطر، وهي اتفاقية قصد بها توحيد القانون الجوي الخاص وتطبق دوليا على الطيران التجاري الدولي، بالإضافة إلى امتداد نصوصها إلى التشريع الداخلي للعديد من الدول.[1]

وتفاديا لهذا الانسحاب الأمريكي وما ينجم عن ذلك من عواقب وخيمة باتفاقية وارسو، دعت منظمة *« O.A.C.I »* في فبراير عام 1966 لاجتماع خاص لبحث إمكانية التوصل إلى اتفاق عام لتعديل جديد للاتفاقية متعلق بحدود المسؤولية، على نحو يرضي الولايات المتحدة الأمريكية، حيث لم يصل هذا الاجتماع إلى نتيجة،[2] وبمسعى من المدير العام للمنظمة الدولية للنقل الجوي *« I.A.T.A »* وهو *« Sir William Hildred »* لدى مجلس الطيران المدني الأمريكي *« C.A.B »*، وبعض شركات النقل الجوي الأمريكية والأجنبية من أجل التوصل إلى اتفاق يتضمن رفع الحد الأقصى للتعويض في حالة المسؤولية في نقل الركاب، وذلك في النقل الجوي من الولايات المتحدة الأمريكية وإليها، إلى غاية التوصل إلى اتفاقية دولية أخرى تنظم هذه المسؤولية بشكل يرضي جميع الأطراف.[3]

وبالفعل تم التوصل إلى اتفاق سمي "باتفاق مونتريال" في 04 ماي 1966 من قبل ثلاثة وثلاثين (33) شركة طيران من بينها عشرة (10) شركات أمريكية من ناحية وثلاثة وعشرون (23) شركة أجنبية من ناحية أخرى، وهيئة الطيران المدني الأمريكية *« C.A.B »*، التي أقرته في 1966/05/13.[4] ويضم هذا الاتفاق من حوله اليوم أغلب شركات الطيران التي تعمل على الخطوط الدولية المنتظمة من بينها شركة الخطوط الجوية الجزائرية.[5]

---

[1] MANKIEWICZ (R.H)., le statut de l'arrangement de Montréal (Mai 1966) et la décision du civil Aeronauties Board du 13 mai 1966 concernant la responsabilité de certain transporteur aérien à l'égard de certain passagers, RFDA 1967, p384 ets.

[2] TANCELIN (M)., la crise de la convention de Varsovie, RGAE 1966, pp 137 et 138.

[3] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص28 و 29.

[4] MANKIEWICZ (R.H).,le op cit. p386 et 387.

[5] بالرجوع إلى تذكرة السفر للخطوط الدولية الصادرة عن شركة الخطوط الجوية الجزائرية « Air Algérie » (قبل صدور تذكرة السفر الإلكترونية)، نجد أن هذه الأخيرة تعد طرفا في اتفاق مونتريال لسنة 1966 الذي جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية. والذي حدد الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب ب 75 ألف دولار عندما تكون نقطة الإقلاع أو الوصول أو الرسو في الولايات المتحدة الأمريكية.

وقد تضمن هذا الاتفاق ما يلي:

1-إن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل التبعة، من خلالها يسأل الناقل بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي تصيب الراكب ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل بأن الضرر يرجع إلى خطأ المتضرر، وبالتالي لا يستطيع الناقل التمسك بوسائل دفع المسؤولية المنصوص عليها في المادة 20 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي.[1]

2-كما نص هذا الاتفاق على الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل اتجاه كل راكب بمبلغ خمسة وسبعين ألف (75.000) دولار أمريكي في حالة وفاة أو إصابة الراكب شاملة المصاريف وأتعاب التقاضي، أو ثمانية وخمسون ألف (58.000) دولار أمريكي إذا كانت مصروفات وأتعاب التقاضي دفعت في الدولة التي وقعت فيها الدعوى.[2]

3-يشترط لتطبيق هذا الاتفاق أن يكون النقل دوليا وفقا للاتفاقية وارسو، وأن تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الرسو الجوي واقعة على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، الغرض منه حماية رعايا الولايات المتحدة الأمريكية، مما يؤدي إلى التفرقة والإخلال بمبدأ المساواة بين الأطراف أمام المرفق العام.[3] حيث يترتب عنه نتائج غريبة تكمن في اختلاف طبيعة مسؤولية الناقل باختلاف نقطة قيام ووصول الركاب في رحلة واحدة من رحلات نفس الطائرة، فالمسؤولية تكون موضوعية إذا وقعت نقطة القيام أو الوصول أو العبور في مطار أمريكي، وشخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض في غير هذه الحالات.[4]

4-لا يعتبر هذا الاتفاق تشريعا دوليا معدلا لاتفاقية وارسو، ولكنه يعد بمثابة تعديل اتفاقي مبناه الإرادة، ويستند إلى المادة 22 من الاتفاقية التي تجيز لطرفي عقد النقل تحديد التعويض

---

[1] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص175، وعيسى غسان ربضي، المرجع السابق ص85.

[2] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص29.

[3] POURCELET (M), l'accord du 04 Mai 1966 sur les limites de responsabilités dans le transport aérien international de passager, RGAE 1966, p247 ets.

[4]عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 12 و 13.

بمبلغ أكثر مما حددته الاتفاقية، ولذلك أوجب هذا الاتفاق على الناقل وضع إخطار *« Avis »* في تذكرة السفر بتطبيق الاتفاق ومبلغ التعويض الذي حدده النقل الخاضع له باعتباره شرطا اتفاقيا في عقد النقل.[1]

خامسا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لأحكام بروتوكول جواتيمالا *Protocole Guatemala 1971* :

يعد اتفاق مونتريال 1966 بما يتضمنه من تعديل جذري في نظام المسؤولية كثمن لعدول الولايات المتحدة الأمريكية عن انسحاب من اتفاقية وارسو بمثابة التحدي الصارخ على أحكام اتفاقية وارسو 1929 بما أفضى إليه من خرق لوحدة القواعد المطبقة على النقل الجوي الدولي،[2] حيث تعالت أصوات الفقه والمؤسسات المعنية بشؤون الملاحة الجوية مطالبة عقد مؤتمر دولي يهدف إلى تذليل العقبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق وقواعد اتفاقية وارسو المعدلة.[3]

- ومن أجل تحقيق هذا الغرض انعقدت عدة اجتماعات تحت رعاية المنظمة الدولية للطيران المدني *« O.A.C.I »* من أجل إعادة النظر في أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة في لاهاي 1955، لاسيما فيما يتعلق بأساس وطبيعة المسؤولية والحد الأقصى للتعويض.[4]

- وفي عام 1970 توصلت اللجنة القانونية للمنظمة *« O.A.C.I »* إلى وضع مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية وارسو تعديلا شاملا بشأن نقل الركاب، وقد حصل هذا المشروع على أغلبية أصوات اللجنة، ومن ثم أصبح صالحا للعرض على المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في جواتيمالا سيتي في الفترة من 09 فبراير إلى غاية 08 مارس 1971 أقر فيه

[1] CONSTANTINOFF (J), la révision de la convention de Varsovie et la responsabilité du transporteur aérien, RFDA 1970 p406 et 407.
[2] MATEESCO MATTE (N), traité de droit aérien-aéronautique. Editions A. Pedone. Paris, troisième édition 1980, p477ets.
[3].MANKIEWICZ (R.H), le protocole de Guatemala du 08 mars 1971 portant modifications de la convention de Varsovie, RFDA 1972. P15 et 16.
[4] TOSI (J-P), responsabilité aérienne, librairies techniques (Litec), Paris, 1978, p27.

المؤتمرون بروتوكول أحدث انقلابا في نظام المسؤولية، حيث أدخل تعديلات جوهرية على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي المتعلقة بنقل الركاب و الأمتعة. [1]

- وعلى أساس المسؤولية للناقل الجوي، فرق بروتوكول جواتيمالا بين الأمور التالية:

1-أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني، والأضرار الناشئة عن هلاك أمتعتهم أو ضياعها أو تلفها مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة،[2] ولا يجوز للناقل التخلص من هذه المسؤولية إلا في حالتين:

- **الحالة الأولى:** سوء الحالة الصحية للراكب والتي يجب أن تكون السبب الوحيد فيما لحق به من أضرار (المادة 4 الفقرة 1 من البروتوكول)، أو كان تلف أو هلاك أو ضياع الأمتعة يرجع إلى طبيعتها أو عيب ذاتي بها (المادة 4 الفقرة 2 من البروتوكول).
- **الحالة الثانية:** تتمثل بخطأ المضرور نفسه.[3]

2-أما بالنسبة للأضرار الناجمة عن التأخير في نقل الركاب والأمتعة فقد ظلت المسؤولية عن ذلك مسؤولية شخصية تقوم على قرينة الخطأ المفترض ولا يستطيع الناقل التخلص منها إلا بإقامة الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها (المادة 6 الفقرة 1 من البروتوكول).[4]

3-كما بقيت مسؤولية الناقل الجوي الناجمة عن هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخير وصولها، مسؤولية شخصية تقوم على قرينة الخطأ المفترض، بحيث تنعقد بمجرد الإخلال بسلامة البضاعة، ما لم يثبت الناقل الجوي أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع ذلك أو كان يستحيل عليهم اتخاذ ذلك[5] (المادتين 5 و 6 فقرة 2 من البروتوكول).

---

[1] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص31 و32.

[2] FLORIO (J.G), protocole de Guatemala, le 08 mars 1971, thèse de Doctorat, Université de Lausanne, 1974, p 26 ets.

[3] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص27.

[4] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص173 م174.

[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، 188، وعيسى غسان ربضي، المرجع السابق ص87 و88.

4-ضاعف هذا البروتوكول –من خلال نص المادة 8 منه- الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل حال انعقاد مسؤوليته وحددها كالآتي:

- الأضرار المترتبة عن وفاة الراكب أو إصابته بدنيا يلتزم الناقل بدفع مبلغ قدره مليون وخمسمائة ألف (1.500.000) فرنك بوانكاريه.[1]
- الضرر الناجم عن التأخير في نقل الركاب يلتزم الناقل بدفع مبلغ قدره اثنان وستون ألف (62.000) فرنك بوانكاريه.[2]
- مسؤولية الناقل الجوي عن هلاك الأمتعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخيرها محددة بمبلغ قدره خمسة عشر ألف (15.000) فرنك بوانكاريه.[3]
- أما مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة فقد بقيت دون تغيير والمحددة بمبلغ مائتين وخمسين (250) فرنك بوانكاريه عن كل كيلوغرام.
- ولم ينص البروتوكول على حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض، إلا بالنسبة لنقل البضائع[4] وفقا لنص المادة 8 فقرة 2 منه.

5-كما أقر بروتوكول جواتيمالا حكم جديد نصت عليه المادة 14 فقرة "أ" من هذا البروتوكول، وهو الترخيص لكل دولة بأن تضع نظاما خاصا للتعويض الإضافي يطبق على أراضيها إضافة إلى الحد الأقصى للتعويض الذي أتى به البروتوكول.[5]

- ولم يدخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ،[6] ولم تصادق عليه الجزائر.

سادسا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقا لأحكام بروتوكول مونتريال الرابع 1975.

مع تزايد حركة النقل الجوي للبضائع أصبح من الضروري تعديل نظام المسؤولية في النقل الجوي للبضائع- الذي أصبح لا يتماشى مع الازدهار الذي عرفه قطاع النقل الجوي-

---

[1] المادة 08 الفقرة1- أمن بروتوكول جواتيمالا 1971

[2] المادة 8 الفقرة 1 – ب من بروتوكول جواتيمالا 1971.

[3] المادة 8 الفقرة 1 – ج من بروتوكول جواتيمالا 1971.

[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص189. الرشيد الفصايلي، مسؤولية الناقل الجوي وفق أحكام وبروتوكول جواتيمالا، مجلة المحامي مراكش، العدد 44 و 45، لسنة 2004، ص323.

[5] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، المرجع السابق، 395 و 396.

[6] بسبب عدم إيداع وثائق التصديق عليه من ثلاثين دولة أعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني « O.A.C.I » وتمثل شركات النقل الجوي التابعة لخمس من هذه الدول 40% على الأقل من حجم عمليات النقل الجوي على خطوط المنتظمة، وهو شرط سريان هذا البروتوكول حسب المادة 20 من بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971.

يهدف إلى وضع حماية أكبر للشاحنين من جهة، وتسهيل عمليات الشحن الجوي من جهة أخرى،[1] أسوة بالتعديلات المتعاقبة لاتفاقية وارسو التي انتهت ببروتوكول جواتيمالا 1971، الذي أقر مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال نقل الركاب.

وبعد عدة اجتماعات للجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني « *O.A.C.I* » من أجل إعداد مشروع تعديل اتفاقية وارسو لعام 1929 خاص بنظام المسؤولية في حالة نقل البضائع، توصلوا في الختام إلى تقديم مشروع تعديل اتفاقية وارسو خاص بالنقل الجوي للبضائع،[2] مع إعداد ثلاثة (03) بروتوكولات أخرى تختص بحقوق السحب الخاصة كوحدة نقدية تحددها مسؤولية الناقل الجوي، من أجل عرضه على المؤتمر الدولي للقانون الجوي الخاص الذي تقرر انعقاده عام 1975.[3]

وبالفعل انعقد المؤتمر الدولي للقانون الجوي الخاص في مونتريال، في الفترة من 03 إلى 25 سبتمبر 1975، تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولية « *O.A.C.I* » ضم سبعة وستون (67) دولة، لتعديل نظام مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.[4]

وقد وافق المؤتمر بتاريخ 25 سبتمبر 1975 على أربعة بروتوكولات، الثلاثة الأولى خاصة بإحلال نظام حقوق السحب الخاصة « *droits de tirage spéciaux* »، وتعرف باختصار « *D.T.S* »، كوحدة نقدية يحددها التعويض عن مسؤولية الناقل الجوي، محل الفرنك البوانكاريه « *Francs Poincaré* »،[5] الذي كان مقررا في:

اتفاقية وارسو 1929 (ببروتوكول مونتريال 1975 رقم 01)، وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في الخامس عشر فيفري عام 1996، ولم تصدق عليه الجزائر.

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص15.

[2] GUILLAUME5 (G), les réformes apportés en 1975 au régime de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises par le protocole N° : 4 de Montréal, RFDA 1977, p11.

[3] هاشم فضلى، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2005، ص9.

[4] محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص32.

[5] TOSI (J P), responsabilité aérienne, op cit, p28, et NAVEAU (J), GODFOID (M) , FRUCHLING (P). Précis de droit aérien, BRUYLANT- bruxelles, 2 ème édition- 2006. P298 et 299.

- وبروتوكول لاهاي 1955 (ببروتوكول مونتريال 1975 رقم 02). وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في الخامس عشر فيفري عام 1996، ولم تصدق عليه الجزائر.

- وبروتوكول جواتيمالا 1971 (ببروتوكول مونتريال 1975 رقم 03)، ولم يدخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ ولم تصدق عليه الجزائر لأنها لم تصدق على بروتوكول جواتيمالا 1971.

أما بروتوكول مونتريال 1975 رقم 04، فقد تضمن تعديلا لنظام المسؤولية في حالة هلاك البضاعة، أو تلفها، أو ضياعها أثناء فترة النقل الجوي، من خلالها يكون الناقل مسؤولا عن تعويض هذه الأضرار مسؤولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل التبعة يسأل عنها الناقل بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي أصابت الشاحن[1] ولا يستطيع التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن سبب الضرر يرجع لأحد الأسباب التالية:

1-طبيعة البضاعة أو عيبها الذاتي.

2-سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص آخر غير الناقل أو أحد تابعيه.

3-أعمال الحرب أو النزاع المسلح.

4-عمل صادر عن السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار أو أثناء عبورها به.[2]

كما حدد هذا البروتوكول الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل اتجاه الشاحن بمبلغ سبعة عشرة (17) حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من البضائع[3]، وبالتالي إحلال حقوق السحب الخاصة *«D.T.S »* محل الفرنك البوانكاريه بالنسبة لحدود المسؤولية في حالة نقل البضائع.[4]

---

[1] TOSI (J P), responsabilité aérienne, op cit, p29.

[2] GUILLAUME (G) , les reformes apportées de responsabilités des transporteurs aériens de marchandises par le protocole N° 04 de Montréal, op cit, p14.

[3] المادة السابعة من بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 التي عدلت المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929.

[4] MARCADAL(B), droit des transport terrestres et aériens, op cit, p270.

أما بالنسبة للمسؤولية عن التأخير في نقل البضائع، فإنها بقيت مسؤولية شخصية (تعاقدية) تقوم على أساس قرينة الخطأ المفترض –مثلها مثل التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة– تنعقد بمجرد تأخير وصولها وما يترتب عنه من ضرر يصيب الشاحن، ما لم يثبت الناقل أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع ذلك أو كان يستحيل عليهم اتخاذ ذلك.[1]

وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في الرابع عشر جوان عام ألف وتسعمائة وثمانية وتسعون (1998/06/14) [2] ولم تصدق عليه الجزائر.

الفرع الثاني:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي في ظل اتفاقية مونتريال 1999

Convention de Montréal 1999.

أدى تعدد الاتفاقيات والبروتوكولات الحاكمة للنقل الجوي على المستوى الدولي إلى إثارة التنازع بينها، وذلك بسبب عدم التطابق بين الدول المصدقة على البروتوكولات وتلك المصدقة على الاتفاقية الأصلية. فإذا كان النقل بين دولة طرف في اتفاقية وارسو الأصلية ودولة طرف في بروتوكول لاهاي المعدل لها، فإنه يثار التنازع بين الاتفاقية والبروتوكول، حول أيهما أولى بالتطبيق،[3] وازدادت حدة مشكلة التنازع بين البروتوكولات واتفاقية وارسو الأصلية بعد أن دخلت بروتوكولات مونتريال الإضافية لعام 1975 الأول والثاني والرابع حيز التنفيذ، وهو ما سيؤدي في النهاية إلى هدم مبدأ توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي، والتي سعت اتفاقية وارسو وتعديلاتها إلى تحقيقه.[4]

[1] SCAPEL (C), modernisation et refonte de la convention de Varsovie. RDC 1999. P127.
[2] BABY (L), le projet de modernisation de la convention de Varsovie : l'évolution souhaitée des limites de réparation du transporteur aérien résistera-t-elle à la cinquième juridiction ? RFDAS 1999 p 5 ets.
[3] هشام فضلي، المرجع السابق، ص10.
[4] Mercadal (B), transport aérien, rép.com Dalloz 2000, N°30.

مما دفع بالمجتمع الدولي إلى توقيع اتفاقية دولية جديدة خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 ماي 1999، سعت إلى تحديث نظام وارسو الخاص بمسؤولية الناقل الجوي الدولي (أولا) جعلت من خلال مسؤولية الناقل ذو طبيعة مزدوجة (ثانيا).

أولا: تحديث "نظام وارسو" الخاص بمسؤولية الناقل الجوي الدولي.

عرفت اتفاقية وارسو لعام 1929 المنظمة بصفة خاصة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي عدة تطورات متعاقبة أدت إلى تعديلها عدة مرات، دخلت بعض منها حيز التنفيذ وهي: بروتوكول لاهاي 1955، اتفاقية جوادالاخارا 1961، وبروتوكولات مونتريال 1975 – الأول والثاني والرابع–، بينما لم يدخل حيز التنفيذ كل من بروتوكول جواتيمالا 1971، وبروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975، مما ينجم عنه ازدواجية في نظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي للركاب، حيث جعل اتفاق مونتريال 1966 مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة في كل نقل جوي دولي يخضع لاتفاقية وارسو متى وقعت نقطة مغادرة الطائرة، أو نقطة مقصدها النهائي أو حتى نقطة توقف في أرض الولايات المتحدة الأمريكية [1] – إرضاء لها– وبنفاذ هذا الاتفاق وجدت مراكز غير مرغوب فيها تماما، إذ أوجدت طبقة جديدة من الركاب ينتفعون بنظام مميز عن ذلك المنصوص عليه في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، والتي تقوم على أساس المسؤولية الشخصية قوامها الخطأ التعاقدي المفترض في جانب الناقل بمجرد حدوث ضرر يصيب الراكب خاصة بعد عدم دخول بروتوكول جواتيمالا 1971 حيز التنفيذ.[2]

---

[1] TOSI (J P), responsabilité aérienne, op cit p 24 et25.

[2].MANKIEWICZ (R.H). le statut de l’arrangement de montréal (Mai 1966) et la décision du civil aéronauties Board du 13 Mai 1966 concernant la responsabilité de certains transporteurs aérien à l’égard de leur passagers op cit. P 400 ets.

كما يبين الواقع أن بعض الدول المنضمة إلى اتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929 لم تنضم إلى بروتوكول لاهاي لعام 1955، الأمر الذي أثار تساؤلا على درجة كبيرة من الأهمية عن النقل الجوي الدولي الذي يتم بين دولة منضمة إلى الاتفاقية والبروتوكول، ودولة أخرى انضمت إلى الاتفاقية الأصلية فقط، [1] كما أن بعض الدول قد اقتصر انضمامها إلى جانب اتفاقية وارسو الأصلية إلى بعض البروتوكولات المعدلة لها دون الانضمام إلى بروتوكولات أخرى كالجزائر، التي صادقت إلى جانب اتفاقية وارسو على كل من بروتوكول لاهاي 1955 واتفاقية جوادالاخارا 1971، لكنها لم تصادق على بروتوكول جواتيمالا 1971، وبروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975.

وقد نجم عن ذلك فوضى تشريعية هائلة تؤدي إلى الاضطراب في المراكز القانونية على نحو ينفرط معه عقد القواعد الموحدة التي عملت الاتفاقية الأصلية والبروتوكولات المعدلة لها على تحقيقها، الأمر الذي سيؤدي في النهاية إلى تنازع متفاقم للقوانين في المكان والزمان.[2]

وأمام هذا التباين في أنظمة المسؤولية الناجم عن الفوضى في التشريعات والاتفاقات الخاصة بالنقل الجوي، أضحت الحاجة الملحة إلى وضع تشريع موحد للنقل الجوي الدولي يعمل على تحديث نظام وارسو من أجل توحيد القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، تحل قواعدها عند نفاذها محل القواعد السابقة عليها، وتصبح التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي وما تعلق بمسؤولية النقل الجوي الدولي بصفة خاصة.[3]

وإزاء ذلك راحت بعض الدول وبعض شركات الطيران تبحث عن حلول وطنية أو إقليمية لمعالجة قصور "نظام وارسو" بما يلاءم نظام المسؤولية للواقع الجديد.

---

[1].MANKIEWICZ (R.H), conflits entre la convention de Varsovie et le protocole de la Haye RGAE 1956, p239.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص18.

[3] BABY (L), le project de modernization de la convention de varsovie: l'évolution souhaitée des limites de reparation de transporter aériens resistera-t-elle à la cinquième juriction? op cit, p08 ets.

ففي عام 1976، أقرت بعض الدول الأوروبية المنتمية إلى ما يسمى بـ "مجموعة مالطة" في قوانينها الوطنية من أجل الحصول على تراخيص لمزاولة النقل الجوي وجوب رفع حدود المسؤولية عن وفاة الراكب أو إصابته إلى مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة،[1] وهو ما نص عليه القانون الإيطالي رقم 274 الصادر في 7 يوليو عام 1988، حيث وضع حدودا جديدة لمسؤولية الناقل الجوي تقدر بـ 100.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة، كما تطلب التأمين الإجباري على المسؤولية.[2]

كما تبنت ندوة القانون الجوي الدولي التي انعقدت بمدينة "فور" بالبرتغال في أكتوبر 1987، مشروع اتفاقية خاصة بالنقل الجوي الدولي حددت فيه مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة الراكب أو إصابته نظاما ذا مستويين:

- المستوى الأول: خاص بالمسؤولية المادية حتى 100.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة.
- المستوى الثاني: اختياري يقوم على أساس إثبات الخطأ، الذي أعطى لكل دولة متعاقدة وضع تشريع داخلي يضع حدودا للمسؤولية أو جعلها غير محدودة.[3]

كما قام الناقلون اليابانيون بتعديل شروط النقل بالعدول عن حدود المسؤولية في حالة وفاة الراكب أو إصابته في النقل الخاضع لاتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، والتنازل عن التمسك بالدفع المقرر في الفقرة الأولى للمادة 20 من الاتفاقية إذا كانت قيمة التعويض لا تزيد عن 200.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة.[4]

---

[1] NAVEAU (J), GODFROID (M), FRICHLING (P), précis de droit aérien, op cit p298.

[2] رفعت فخري، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق –جامعة عين الشمس العدد الثاني- يوليو 2003، ص6.

[3] كاميران الصالحي الطبيعة القانونية لمسؤولية الناقل الجوي وشروط انعقاد مسؤوليته عن سلامة البضاعة والأمتعة، مجلة الحقوق جامعة الإمارات العربية المتحدة، مجلد 2، العدد 1. ص191.

[4] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص31 و32.

وفي 31 أكتوبر 1995 وخلال الجمعية العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي *« IATA »* في كوالالمبور *« Kuala Lumpur »* ، التي أقرت اتفاق يعرف باسم "اتفاق إياتا فيما بين الناقلين بشأن مسؤولية الناقل الجوي للركاب" *« I.A.T.A : intercarrier agreement on passenger Liability » « I.I.A »* والذي تضمن فكرة العدول عن حدود المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب من أجل الحصول على تعويض كامل.[1]

وفي يناير 1996، قامت اللجنة القانونية الفرعية الاستشارية للاتحاد الدولي للنقل الجوي بإعداد الاتفاق الخاص بإجراءات تطبيق اتفاق إياتا فيما بين الناقلين.

(Agreement on measures to implement the intermarried agreement) والذي يعرف بـ(*M.I.A*)

من خلاله يلتزم الناقل الذي يوقع على الاتفاق بعدم التمسك بالدفع المقرر في الفقرة الأولى للمادة 20 من الاتفاقية، عندما لا تزيد المطالبة عن 100.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة.[2]

وفي 12 نوفمبر 1996 أصدرت إدارة النقل بالولايات المتحدة الأمريكية *« departement of transportation »* قرارا مؤقتا بالموافقة على اتفاقات *« I.T.A »* و*« M.I.A »* مع بعض التحفظات.[3]

وفي 09 أكتوبر 1997 أقر برلمان الاتحاد الأوروبي نظاما تحت رقم 2027/97 الخاص بمسؤولية الناقل الجوي للركاب،[4] أقر فيه مبدأ المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب ذا مستويين:

---

[1] NAVEAU J, GODFROID M, FRICHLING P, précis de droit aérien, op cit p299.

[2] FOLLIOT M.G , la modernisation de système Varsovien de responsabilité du transporteur, RFDAS 1999, p409 ets.

[3] رفعت فخري، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999، المقال السابق مشار إليه في الهامش 1 ص8.

[4] Règlement (CCE) n° :2027/97 du 09/10/1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents, JOCE N° L285 de 17 octobre 1997.

- **المستوى الأول:** تكون فيه المسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة عندما لا تتجاوز قيمة التعويضات مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة.

- **المستوى الثاني:** تكون فيه المسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض القابل للإثبات العكس. عندما تتجاوز قيمة التعويضات مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة.[1]

وأمام هذا الوضع تعالت أصوات الفقه داعية إلى ضرورة تحديث نظام النقل الجوي الدولي بصفة عامة، وأحكام مسؤولية النقل الجوي الدولي بصفة خاصة، وذلك عن طريق وضع اتفاقية جديدة لتحل محل اتفاقية وارسو، والبروتوكولات المعدلة لها تكون شاملة محلها أكثر ملاءمة للظروف الجديدة، وترضي الكافة وتلزمهم، وتحكم النقل الجوي الدولي بنصوص تتماشى مع ظروف العصر سواء من الناحية القانونية والاقتصادية والسياسية والتقنية.[2]

وقد بادرت المنظمة الدولية للطيران المدني *(I.C.A.O)* خلال جمعيتها العامة رقم 31 المنعقدة في أكتوبر 1995 إلى تكليف مجلس المنظمة بمراجعة وتحديث اتفاقية وارسو 1929 المعدلة وإعداد مسودة مشروع اتفاقية جديدة.[3]

وفي نوفمبر من نفس العام، قرر مجلس المنظمة تشكيل مجموعة للدراسة تتكون من خبراء قانونيين ينتمون إلى عدة أوساط مختلفة من الحكومات ومكاتب محاماة، وصناعة النقل الجوي والجامعات أوكلت إليهم مهمة تقديم مساعدات لإدارة الشؤون القانونية للمنظمة في إعداد آلية لتحديث نظام وارسو بصفة عاجلة، وعقدت هذه المجموعة عدة اجتماعات

[1] NAVEAU (J), GODFROID (M), FRICHLING (P), précis de droit aérien, op cit p300.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص18،19.

[3] رفعت فخري، حول مسؤولية الناقل الجوي وفقا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999، المقال السابق، ص10.

أفضت في النهاية إلى تقديم إلى مجلس المنظمة العناصر الأساسية للمشروع الجديد بشأن مسؤولية الناقلين الجويين والقواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.[1]

وفي شهر أكتوبر 1996 انتهت إدارة المشؤون القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي من إعداد مشروع اتفاقية بشأن مسؤولية الناقلين الجويين وغيرها من القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي اعتمدت فيه مراجعة وتنقيح وتحديث نظام وارسو بغية تحقيق العدالة والمرونة ومواكبة التطور التكنولوجي.[2]

وقد تم عرض هذا المشروع إلى المؤتمر الدبلوماسي الدولي للقانون الجوي الخاص الذي عقد في مونتريال –بكندا– في الفترة من 10 إلى 29 ماي 1999 برعاية المنظمة الدولية للطيران المدني، والذي حظرته 121 دولة و11 منظمة إقليمية، وبعد مناقشته وتنقيحه، انتهى الأمر بإصدار اتفاقية جديدة تعرف باسم "اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي 1999.

« la convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international 1999» .

وتعرف اختصارا بـ "**اتفاقية مونتريال 1999**" "*la convention de Montréal 1999*"

والموقعة في 28 ماي 1999 من قبل 106 دول ومنظمة إقليمية واحدة.[3]

وقد صدرت هذه الاتفاقية في نصوص رسمية بست (06) لغات كلها ذات حجية، وهي: الانجليزية، الفرنسية، العربية، الاسبانية، الروسية، والصينية.[4]

وقد نصت الفقرة السادسة للمادة 35 من اتفاقية مونتريال 1999 على سريان مفعولها ودخولها حيز التنفيذ على المستوى الدولي اعتبارا من اليوم الستين اللاحقة لإيداع الوثيقة الثلاثين للتصديق أو القبول أو الانضمام لدى جهة الإيداع.

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص57 وما يليها.

[2] FOLLIOT (M G). la modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur , op cit, p417.

[3] DELEBEQUE P, la convention de Montréal du 28 mai1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien internationale ou le nouveau droit du transport aérien, JDI 2005 p 265.

[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص20.

وفي الخامس سبتمبر عام 2003، صدقت الولايات المتحدة الأمريكية على الاتفاقية لتكون بذلك الدولة الثلاثين التي تودع وثائق التصديق على الاتفاقية لدى جهة الإيداع وهي المنظمة الدولية للطيران المدني *(I.C.A.O)*، وبالتالي تكون قد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 04 نوفمبر 2003[1] ولم تصادق الجزائر على هذه الاتفاقية.

وتهدف اتفاقية مونتريال 1999 إلى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي الدولي كي تحل قواعدها محل القواعد السابقة عليها، وتصبح التنظيم الوحيد الذي يحكم النقل الجوي الدولي خاصة ما تعلق منه بمسؤولية الناقل الجوي.

ثانيا: الطبيعة المزدوجة لمسؤولية الناقل الجوي في ظل اتفاقية مونتريال 1999

تعتبر اتفاقية مونتريال 1999 معاهدة دولية جديدة تحل محل اتفاقية وارسو المعدلة التي بلغ عمرها 70 عاما، تشتمل على سبعة وخمسين (57) مادة موزعة على سبعة فصول تتناول الموضوعات الآتية:

- **الفصل الأول:** الأحكام العامة الخاصة بنطاق تطبيق الاتفاقية (المادة الأولى والثانية من الاتفاقية).
- **الفصل الثاني:** المستندات وواجبات الأطراف فيما يتعلق بنقل الركاب والأمتعة والبضائع (من المادة 03 إلى المادة 16 من الاتفاقية).
- **الفصل الثالث:** مسؤولية الناقل ومدى التعويض عن الضرر (المادة 17 إلى المادة 37 من الاتفاقية).
- **الفصل الرابع:** النقل بعدة وسائل (المادة 38 من الاتفاقية).
- **الفصل الخامس:** النقل الجوي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد (من المادة 39 إلى المادة 48 من الاتفاقية).

---

[1] مصدر ذلك: www.icao.int/icao/leb/mt/99/htm

- **الفصل السادس:** أحكام أخرى خاصة بالتطبيق الإلزامي للاتفاقية والتأمين من المسؤولية والنقل الاستثنائي (من المادة 49 إلى المادة 52 من الاتفاقية).
- **الفصل السابع:** البنود الختامية الخاصة بتوقيع على الاتفاقية والتصديق عليها وسريان مفعول ونقضها وعلاقتها باتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها والتحفظات (من المادة 53 إلى المادة 57 من الاتفاقية).

وقد عمدت هذه الاتفاقية إلى جمعا فريدا بين أحكام المسؤولية الواردة أساسا في اتفاقية وارسو والعناصر الأساسية في بروتوكول لاهاي، كما تبنت أحكام بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 الرابع، وبعض عناصر بروتوكول جواتيمالا وبروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975، وأدخل نصوص اتفاقية جوادالاخارا كفصل مستقل.[1]

وقد فرقت اتفاقية مونتريال 1999 بين نقل الركاب من ناحية، ونقل البضائع والأمتعة من ناحية أخرى، ولكنها وحدت في أساس المسؤولية عن التأخير أيا كان نوع النقل، حيث أقرت ما يلي:

1- بالنسبة لنقل الركاب فقد جعلت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي ذات مستويين:

المستوى الأول: وكأصل عام أخذت الاتفاقية في حالة وفاة الراكب أو تعرضه إلى إصابة جسدية بالمسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، بحيث يسأل الناقل الجوي عن هذه الأضرار مسؤولية مطلقة، إذا لم تتجاوز قيمة الأضرار مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب[2] (أي ما يعادل 116.000 أورو أو 140.000 دولار أمريكي)،[3] ولا يجوز له أن يدفع مسؤوليته أو أن يحد منها (المادة 21 ف1)،

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي، المرجع السابق، ص318.
[2] GRELLIERE(V), la responsabilité du transporteur aérien interne : de Varsovie à Montréal. Gaz.pal 2006 p2363.
[3] Au 01/01/2005 : 1DTS =1.16 EUR ; 1DTS = 1.40 dollars
Voir, iNF ora/external/no/Fin/data/sdr ir.asDX-

إلا إذا أثبت أن الضرر راجع إلى فعل الراكب نفسه أي أن الضرر يرجع إلى إهمال هذا الراكب أو خطئه أو امتناعه.[1]

- **أما المستوى الثاني:** الذي تتجاوز فيه قيمة الضرر مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب أخذت بالمسؤولية الشخصية قوامها الخطأ المفترض في جانب الناقل،[2] بحيث لا يجوز له دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر قد نشأ فقط عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانب الغير.[3]

إن ما جاءت به الاتفاقية في هذه النصوص قد جاء مخالفا لاتفاقية وارسو التي تتطلب للحصول على التعويض غير محدود إقامة الدليل على غش الناقل أو على خطئه المعادل للغش، ومخالف أيضا لأحكام المادة التاسعة من بروتوكول جواتيمالا 1971، والمادة الثامنة من بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975، اللتين قررتا أن الحدود القصوى للمسؤولية غير قابلة بأي حال تجاوز الحد الأقصى للتعويض.[4]

كما أن إقرار المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس من قبل الناقل، أو تابعيه عندما تتجاوز قيمة الضرر 100.000وحدة حقوق سحب خاصة، كان الغرض منه اكتفاء المتضررين بالمسؤولية المحدودة التي لا يجاوز التعويض فيها حد 100.000 وحدة حقوق سحب، لكونها مسؤولية موضوعية قوامها الضرر، ويصعب على الناقل إثبات العكس.[5]

وعلى إثر ذلك قام برلمان " الاتحاد الأوروبي" بإدخال تعديل على نظام رقم 2027/97 المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي للركاب، بموجب النظام التعديلي رقم 889/2002 الصادر

[1] المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999.
[2] محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999: تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت 2000،ص 102.
[3] المادة 21 الفقرة 2 ب. من اتفاقية مونتريال لعام 1999
[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي.المرجع السابق ص317 و318.
[5] .FOLLIOT (M G), la modernisation du système Varsovie de responsabilité du transporteur ,op cit, p424 et 425.

بتاريخ 13 ماي 2002 [1] حتى تتماشى أحكام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب في الاتحاد الأوروبي مع الأحكام الدولية الجديدة التي أقرتها اتفاقية مونتريال 1999، والذي دخل حيز التنفيذ بتاريخ 2004/06/28[2] بعد دخول اتفاقية مونتريال حيز التنفيذ بتاريخ 2003/11/04.

2-أما فيما يخص نقل الأمتعة، فإن اتفاقية مونتريال 1999 أقرت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة بحسب نوعيتها:

أ- بالنسبة للأمتعة المسجلة: فإن الاتفاقية قد أقامت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية (المادة 17 ف2 من الاتفاقية) قوامها الخطر أو تحمل التبعة، بحيث يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلفها أو ضياعها أو هلاكها بمجرد حدوث الضرر، وتكون هذه الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل،[3] ولا يمكن للناقل الجوي دفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الأضرار التي لحقت بالأمتعة كان بسبب خلل كامن في الأمتعة أو بسبب نوعية هذه الأمتعة أو بسبب عيب ذاتي فيها.[4]

ب- أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة أو التي يحتفظ بها الراكب، فإن مسؤولية الناقل عنها هي مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل أو تابعيه، الذي يتوجب على المتضرر إثباته.[5]

- ويتفق هذا الحكم في شقه الخاص بالمسؤولية عن الأمتعة المسجلة مع ما أقره بروتوكول جواتيمالا 1971، بينما يختلف عما جاء في هذا البروتوكول فيما يخص الأمتعة غير المسجلة، لأن بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدل لاتفاقية وارسو كان يسوي بين نوعي

---

[1] Règlement CE N° : 889 / 2002 du 30 Mai 2002 relatif a la responsabilité aérienne en cas d'accident- JOuE n° L140 du 30 Mai 2002 p2.

[2] DELEBEQUE (P), la convention de Montréal du 28 Mai 1999pour l'unification de certaines régles relatives au transport aérien international ou le nouveau droit du transport aérien, op cit 2005 p266.

[3] PIEDELIEVRE (S), TANDONNET (DJ) , droit des transports terrestres, aériens et maritimes, LEXIS NEXIS – Paris, 2013, p503.

[4] الفقرة الثانية للمادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999.

[5] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص179.

الأمتعة من حيث كون المسؤولية عنهما مسؤولية موضوعية، بينما اتفاقية مونتريال الجديدة تفرق بين نوعي الأمتعة، حيث جعلت مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة مسؤولية موضوعية، بينما اتفاقية مونتريال الجديدة تفرق بين نوعي الأمتعة، حيث جعلت مسؤولية الناقل الجوي عن الأمتعة المسجلة مسؤولية موضوعية، بينما جعلت مسؤولية الناقل عن الأمتعة غير المسجلة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ التعاقدي واجب الإثبات.[1]

- وقد أقرت اتفاقية مونتريال حدا للتعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة قدره ألف (1000) وحدة حقوق سحب خاصة[2] (أي ما يعادل 1160 أورو) عن كل راكب دون تفرقة بين الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلة، وهو ما يعد مكسبا كبيرا للمسافرين.

3-أما بالنسبة لمسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع، فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد أخذت بالمسؤولية الموضوعية للناقل الجوي عن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، بمجرد وقوع الحدث المسبب للضرر،[3] وبالتالي تكون قد تبنت ما ورد في بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975، وقد حددت حدا للتعويض قدره سبعة عشر (17) وحدة حقوق سحب خاصة (أي ما يعادل 20 يورو) عن كل كيلوغرام من البضائع.[4]

4-أما فيما يخص التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع، فإن مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير – في اتفاقية مونتريال 1999- قد ظلت مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض من جانب الناقل، بحيث يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع ولا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلائه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي وقوع الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير[5] (المادة 19 من الاتفاقية)، وقد وضعت هذه الاتفاقية حدا للتعويض الناجم عن التأخير وحددته كالآتي:

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص50.

[2] المادة 22 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال 1999.

[3] AUBERT (J), l'essentiel du droit des transports de marchandises éditions Ellipse paris, 2012. P169.

[4] المادة 22 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال 1999.

[5] LEFFERS (C), conséquences jurisprudentielles probable de l'évolution du régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne, RFDAS 1999, p463 ets.

أ- التأخير في نقل الركاب: 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب (ما يعادل 4814 يورو).

ب- التأخير في نقل الأمتعة: 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب (ما يعادل 1160 يورو).

ت- التأخير في نقل البضائع: 17 وحدة حقوق خاصة (أي ما يعادل 20 يورو) عن كل كيلوغرام من البضائع.[1]

- وقد وضعت اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال المادة 24 منها- آلية لمراجعة حدود المسؤولية المحددة في المواد 21، 22، 23 من الاتفاقية مرة كل خمس (05) سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ سريان هذه الاتفاقية أو في السنة الأولى لسريانها إذا لم تسري الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، مع مراعاة عامل التضخم عند مراجعة حدود المسؤولية.[2]
- وبعد مرور خمس (05) سنوات من تاريخ سريان اتفاقية مونتريال 1999، قامت المنظمة الدولية للطيران *(I.C.A.O)* بمراجعة حدود المسؤولية من خلال رفع حد التعويض،[3] بنسبة زيادة قدرها 13.1% والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 30 ديسمبر 2009.

---

[1] MERCADAL (B), transport aérien –Rép-com. Dalloz, 2000, n° 213.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص305 و 306.

[3] Sur la révision des limitations d’indemnisation V : PIEDELIEVRE (S), TANDONNET (D.G), op cit, p 482 et 504 ets.

المطلب الثالث:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري

كانت الجزائر إبان حقبة الاحتلال الفرنسي تخضع لأحكام المنظومة القانونية الفرنسية، بحكم أنها مستعمرة تابعة للإقليم الفرنسي، وذلك بموجب الأمر الصادر بتاريخ 22 جويلية 1834 من خلاله كان التشريع الفرنسي عموما[1] والتشريع الخاص بالملاحة الجوية المنظم لأحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي ساريا ونافذا على الإقليم الجزائري.[2]

فعلى الصعيد الداخلي وبتاريخ 31 ماي 1924 أصدر المشرع الفرنسي قانون الملاحة الجوية، الذي أخضع الناقل الجوي لنظام المسؤولية العقدية التي تستمد أحكامها المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي من القواعد العامة المطبقة على النقل البري والمائي.

وقد عدل هذا القانون بموجب القانون رقم 269/57 الصادر بتاريخ 1957/03/02 [3] الذي أحدث تغييرا جذريا في نظام مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب أو الشاحنين، حيث جعل النقل الداخلي بصفة عامة، ونظام مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة يخضع لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955، حيث عمد هذا القانون إلى توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي

---

[1] BOUDJELLEL (A), l'aviation civile en Algérie, thèse pour le doctorat, université d'Aix-Marseille 1986, p7.
« l'annexion de l'Algérie au territoire métropolitain en 1834 présentait des intérêts stratégiques et économiques. Les véritables mobiles de la colonisation qui sont d'ordre mercantiles et militaire, ont guidé de tout temps l'idéologie politique coloniale dans son ensemble. »

[2] « à cette époque, le régime juridique aéronautique en Algérie a été marqué d'une part par les caractères du régime juridique (législatif et règlementaires) qui résultait du statut particulier de l'Algérie dans l'ordre interne français et d'autre part, par les dispositions qui relèvent fréquemment d'une stratégie militaire notamment de défense aérien. » BOUDJELLEL (A), thèse, op cit p8

[3] J.O.R.F du 3 mars 1957, p2402.

والداخلي، حيث أصبحت مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس قرينة الخطأ المفترض من جانب الناقل قابل لإثبات العكس.[1]

وقد أقرت المادة الثالثة من هذا القانون على سؤيان أحكام هذا القانون المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي على الإقليم الجزائري بوصفه مستعمرة تابعة للإقليم الفرنسي.[2]

أما على الصعيد الدولي كانت فرنسا من الدول التي وقعت على اتفاقية وارسو 1929 بتاريخ 1929/10/12، وصادقت عليها في 1932/11/15، ودخلت حيز التنفيذ لديها في 1933/02/13، وبحكم أن الجزائر كانت تخضع لسلطة الاستعمار الفرنسي فإن أحكام اتفاقية وارسو 1929 بما فيها أحكام مسؤولية الناقل الجوي كانت تسري أيضا على الإقليم الجزائري.

وكانت فرنسا من الدول التي وقعت على بروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر عام 1955، وصادقت عليه في 19 ماي 1959[3]، ودخل حيز التنفيذ لديها في 1963/08/01، أي بعد نيل الجزائر لاستقلالها في الخامس جويلية عام 1962.

وقد أصدر المشرع الجزائري –مباشرة بعد الاستقلال– قانون رقم 157/62 الصادر بتاريخ 1962/12/31،[4] أقر فيه سريان القوانين الفرنسية على التراب الجزائري، بما فيها قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1957 المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، واتفاقية وارسو 1929 بالنسبة للنقل الجوي الدولي، بشرط ألا تمس هذه القوانين بالسيادة الوطنية.

---

[1] CARTOU (L) , op, cit, 1963, p337

[2] Art : « la présente loi est applicable à l'Algérie et aux territoires relevant du ministre de la France d'outre-mer. »

[3] Décret du 31/12/1959 portant publication du protocole du 28 septembre 1955 (J.O.R.F du 07 Janvier 1959, p229.

[4] الجريدة الرسمية عدد رقم 02 لسنة 1963 .

وانضمت الجمهورية الجزائرية إلى المنظمة الدولية للطيران المدني المعروفة اختصارا *« I.C.A.O »* بموجب المرسوم رقم 84/63 المؤرخ في 05 مارس 1963.[1]

وقد أصدر المشرع الجزائري مجموعة من القوانين الخاصة بالطيران المدني بما في ذلك المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين، والتي عمد من خلالها توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الداخلي والدولي، وإخضاعهما للأحكام اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 لذلك سنقسم هذا المطلب إلى فرعين.

الفرع الأول: نتطرق فيه إلى موقف المشرع الجزائري من التشريع الدولي المنظم لمسؤولية الناقل الجوي في ظل التشريع الوطني.

أما الفرع الثاني: نتطرق فيه إلى موقف المشرع الجزائري من التشريع الدولي المنظم لمسؤولية الناقل الجوي.

الفرع الأول:

طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري الداخلي

إن تمديد سريان القوانين الفرنسية على التراب الجزائري بموجب القانون رقم 157/62 الصادر بتاريخ 1962/12/31 نجم عنه سريان قانون الملاحة الجوية الفرنسي لعام 1924 المعدل بقانون 1957 والمتعلق بمسؤولية الناقل الجوي.[2]

لكن وبالرجوع إلى نص المادة الثالثة منه التي تقر بسريان هذا القانون على الإقليم الجزائري بوصفه مستعمرة فرنسية، يمكن استنتاج أن هذه المادة من شأنها المساس بالسيادة

---

[1] الجريدة الرسمية، العدد 14 لسنة 1963.

[2] جاء في ديباجة قانون 64 – 166 المؤرخ في 1966/06/08: "أن القانون المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 الذي يمدد إن يصدر أمر جديد، العمل بالتشريع القائم في 31 ديسمبر 1962 في كل مقتضياته التي لا تمس بالسيادة الوطنية، يزود نظريا الطيران المدني الجزائري بالإطار القانوني اللازم لممارسة نشاطه."

الوطنية للدولة الجزائرية بوصفها دولة مستقلة كاملة السيادة، دفعت بالمشرع الجزائري إلى التعجيل في إصدار قانون الخدمات الجوية لسنة 1964 الذي نظم قطاع الملاحة الجوية بصفة عامة ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، وظل ساري المفعول إلى غاية عام 1998 خاصة بعد تطور قطاع الملاحة الجوية في الجزائر الذي بلغ أشواطا متقدمة أدت بالمشرع الجزائري إلى إصدار قانون جديد خاص بالطيران المدني لعام 1998.

لذلك سنتطرق إلى طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية (أولا)، ونتطرق بعد ذلك إلى طبيعة المسؤولية في ظل قانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني (ثانيا).

أولا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية

جاء في ديباجة هذا القانون أن تمديد العمل بالتشريع الفرنسي الخاص بالملاحة الجوي من شأنه تزويد الطيران المدني الجزائري نظريا بالإطار القانوني اللازم لممارسة نشاطه إلى غاية صدور قانون جديد خاص بالطيران المدني.

الأمر الذي تمخض عنه ضرورة صدور تشريع وطني خاص بالملاحة الجوية الداخلية بصفة عامة، وتحكم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين في إقليم الدولة الجزائرية بصفة خاصة، حيث نجم عنه صدور قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.[1]

وقد جاءت أحكام هذا القانون الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي مطابقة لأحكام المسؤولية المقررة في اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955،[2] من خلال ما أقره

[1] الجريدة الرسمية، العدد رقم 06 لسنة 1964.
[2] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص43.

المشرع الجزائري في نص المادة 100 من هذا القانون، والتي نصت على: "إن مسؤولية مؤسسات النقل العمومي بواسطة الطائرات الجزائرية أو الأجنبية، وكذلك مسؤولية كل مستغل طائرة، عندما يتعلق الأمر بطيران، تجري عليهما مقتضيات الاتفاقيات الدولية المعمول بها بالجزائر.

وفي حالة عدم وجود اتفاقية دولية معمول بها، إن مسؤولية الأشخاص المشار إليهم بالفقرة السابقة فيما يتعلق بالخسائر أو الحوادث الحاصلة بالجزائر، تجري عليهما مقتضيات القانون الحالي وسائر القوانين الجزائرية الأخرى الجاري تطبيقها".

وقد انضمت الجزائر إلى اتفاقية جوادالاخارا لعام 1961 بتاريخ 20/ 10/ 1965[1]، تخضع- من خلالها- مسؤولية الناقل الفعلي لنفس أحكام المسؤولية الخاصة بالناقل المتعاقد التي أقرتها اتفاقية وارسو.[2]

وقد خصص المشرع الجزائري قسما كاملا خاصا بمسؤولية الناقل الجوي من المادة 71 إلى المادة 83 منه. وتعتبر مسؤولية الناقل الجوي – في ظل هذا القانون- مسؤولية عقدية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل،[3] لكن هذه القرينة تعد بسيطة، من خلالها يستطيع الناقل أن ينفي عنه المسؤولية بإثباته أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو استحال عليهم اتخاذها، أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة وبسبب عيب ذاتي فيها، أو كان الخطأ قد صدر من جانب المضرور نفسه، كما يمكنه أن يتمسك بإثبات الخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة لإسقاط المسؤولية عنه.[4]

[1] أمر رقم 267/65 المؤرخ في 20 أكتوبر عام 1965 يتعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية فارسوفيا لأجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص غير متعهد النقل المتعاقد والموقعة بوادي الحجارة (جوادالاخارا) في 18 سبتمبر سنة 1961 (الجريدة الرسمية العدد رقم 104 لسنة 1965).

[2] تنص المادة 2 من التفاقية على: "إذا نفذ المتعهد الفعلي للنقل كل أو بعض النقل الذي تسري عليه اتفاقية فارسوفيا بمقتضى العقد المشار إليه في المقطع ب من المادة الأولى فإن المتعهد النقل المتعاقد والمتعهد الفعلي للنقل يخضعان لقواعد اتفاقية فارسوفيا: الأول من أجل مجموع النقل المرتقب والثاني من أجل النقل الذي ينفذه فقط وذلك ما لم ينص في هذه الاتفاقية على غير ذلك."

[3] ZAHI (A)., droit des transports, T 1, OPU, Alger, 1991, p137 ets.

[4] سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية ديوان المطبوعات الجامعية –الجزائر- طبعة 2001، ص 327.

كما أجاز هذا القانون –إلى جانب التعويض عن الأضرار المادية والجسدية التي تصيب الراكب– التعويض عن الأضرار التي تمس القدرات الذهنية والنفسية، مما يدل على توسيع المشرع الجزائري لمجال التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب سواء كانت جسدية أو عقلية.[1]

كما أقر هذا القانون حدا للتعويض الذي يلتزم به الناقل في مواجهة الراكب بمبلغ مائتين وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية، وأجاز أيضا للناقل أو الراكب ضبط حد أعلى بموجب اتفاق بين طرفي العقد.

وقد حدد هذا القانون التعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة اليدوية بمبلغ خمسة آلاف (5000) وحدة حسابية عن كل شخص، وبمبلغ مائتين وخمسين (250) وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من البضاعة أو الأمتعة المسجلة طبقا لنص المادة 77 من هذا القانون.[2]

كما أقر هذا القانون –من خلال نص المادة 103 منه– أن يسد الفراغ الذي قد يطرأ عن غياب نص خاص بالقانون المذكور سالفا، وذلك من خلال الإحالة على قواعد القانون التجاري، عندما يتعلق الأمر بمسؤولية الناقل الجوي، وبالتالي إخضاع النقل الجوي لنظام المسؤولية العقدية المقررة في القواعد العامة المطبقة على النقل البري.[3]

ثانيا: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي في ظل القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني.

أصدر المشرع الجزائري قانونا جديدا خاصا بالملاحة الجوية، والمتمثل في القانون رقم 06/98 الصادر بتاريخ 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني،[4]

---

[1] المادة 71 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.

[2] وهي نفس حدود التعويض التي أقرتها إتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

[3] المادتين 47 و 64 من القانون التجاري الجزائري.

[4] الجريدة الرسمية، العدد رقم 48 لسنة 1998. من خلاله تنص المادة 231 فقرة 4 على أن " تلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون، لاسيما تلك الواردة في النصوص الآتية:

- القانون رقم 64-166 المؤرخ في 8 يونيو سنة 1964 والمتعلق بالخدمات الجوية..."

والذي ألغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون والواردة في عدة قوانين بما فيها قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية.[1]

وقد خصص المشرع الجزائري – من خلال هذا القانون– قسما خاصا بمسؤولية الناقل الجوي يضم 12 مادة ضمن الفصل الثامن تحت عنوان "مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة"، من المادة 145 إلى المادة 156 منه.

وعلى الرغم من أن نظام مسؤولية الناقل الجوي قد بلغ أشواطا كبيرة على الصعيد الدولي، من خلال تبنيه نظام المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي سواء:

– بالنسبة لنقل الركاب والأمتعة، بموجب بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 وبروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975.

– وبالنسبة لنقل البضائع، بموجب بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.

بالإضافة لاتفاقية مونتريال لعام 1999، التي اعتمدت المسؤولية الموضوعية سواء تعلق الأمر بنقل الركاب عندما لا تتجاوز قيمة التعويضات مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة عن كل راكب استنادا لنص المادة 21 الفقرة الأولى من هذه الاتفاقية، أو نقل البضائع استنادا لنص المادة 18 منها ونقل الأمتعة استنادا لنص المادة 17 الفقرة الثانية من الاتفاقية.

إلا أن المشرع الجزائري بقي متمسكا بأحكام المسؤولية التي أقرتها اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي – التي صادقت عليها الجزائر– استنادا لنص المادة 150 من القانون 06/98 الخاص بالطيران المدني.[2]

---

[1] أنظر المادة 231 من قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل.

[2] تنص المادة 150 من قانون 98 / 06 على ما يلي: "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه، تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1929 وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر سنة 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر.

- وتحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر..."

ويتضح من خلال ما تقدم، أن المشرع الجزائري – بموجب قانون رقم 98 / 06– قد أخذ بالمسؤولية العقدية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، سواء تعلق الأمر بالأضرار التي تصيب كل من ألركاب أو ألبضاعة أو الأمتعة أو حتى الأضرار الناجمة عن التأخير،[1] لكن هذه القرينة يمكن نفيها من قبل الناقل عند إثباته أنه اتخذ هو وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الخطأ صدر من المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيه، أو كان الضرر نتيجة لطبيعة البضاعة أو الأمتعة أو بسبب عيب ذاتي فيها.[2]

وبالمقابل تخلى المشرع الجزائري عن بعض حالات دفع المسؤولية التي كانت مقررة في قانون 166/64، حيث لم يعد بإمكان الناقل التذرع بالخطأ الملاحي أو الخطأ في قيادة الطائرة كسبب للإعفاء من المسؤولية،[3] تماشيا مع أحكام بروتوكول لاهاي 1955، حيث سعى المشرع الجزائري– من خلال ذلك– إلى توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، كما تخلى أيضا عن تطبيق أحكام القانون التجاري على مسؤولية الناقل الجوي من أجل سد أي فراغ قانوني (الذي أقرته المادة 103 من قانون 166/64) مكتفيا بأحكام المسؤولية المنصوص عليها في ظل هذا القانون.

وقد أدخل المشرع الجزائري عدة تعديلات على قانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني، والتي تتمثل في:

1–قانون رقم 05/2000 الصادر بتاريخ 06 ديسمبر سنة 2000.[4]

2–أمر رقم 10/03 الصادر بتاريخ 13 أوت سنة 2003.[5]

3–قانون رقم 02/08 الصادر بتاريخ 23 جانفي 2008.[6]

---

[1] TOUAFEK (R), la sureté et la sécurité aéronautique une priorité internationale, Editions Houma, Alger 2003, p93 ets.

[2] استنادا لنص المادة 148 من القانون رقم 98-06.

[3] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص45.

[4] الجريدة الرسمية – العدد رقم 75 لسنة 2000.

[5] الجريدة الرسمية – العدد رقم 48 لسنة 2003.

[6] الجريدة الرسمية – العدد رقم 04 لسنة 2008.

4- قانون رقم 15 / 14 الصادر بتاريخ 15 يوليو 2015[1]، وهو التعديل الوحيد الذي أدخل على نظام المسؤولية المدنية للناقل الجوي، أقر من خلاله المشرع الجزائري- طبقا لنص المادة 15 منه – جواز التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب من جراء إلغاء رحلتهم أو تأخرها، أو تعذر ركوبهم لأسباب تعود للناقل ، لكن بالمقابل بقي متمسكا بنفس نظام المسؤولية التي استمدها من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي، تماشيا مع الظروف الاقتصادية والسياسية السائدة في الجزائر.

الفرع الثاني:

موقف المشرع الجزائري من التشريع الدولي المنظم لمسؤولية الناقل الجوي.

ورثت الجزائر بعد استقلالها مجموعة من التشريعات الدولية تتمثل في الاتفاقيات الدولية *« conventions internationales multilatérales »*، واتفاقيات ثنائية للنقل الجوي *« les accords aériens bilatéraux »*، صادقت عليها الدولة الفرنسية وكانت تسري على الإقليم الجزائري بصفته مستعمرة فرنسية ما وراء البحار.[2]

وقد وجدت الدولة الجزائرية نفسها غداة استقلالها أمام خيارين:

- الخيار الأول: استمرار سريان هذه الاتفاقيات الدولية على الجزائر بصفتها دولة مستقلة، بحكم أنها ورثتها عن فرنسا بصفتها الدولة التي صادقت عليها، وينتقل سريانها عليها بعد حصولها على استقلالها.
- أما الخيار الثاني: يتمثل في مصادقة الجزائر على هذه الاتفاقيات الدولية بوصفها دولة مستقلة كاملة السيادة.[3]

---

[1] الجريدة الرسمية – العدد رقم 41 لسنة 2015.
[2] TOUAJEK (R), la sureté et la sécurité aéronautique, une priorité internationale, op cit p 260 ets.
[3] BOUDJELLEk (A), thèse, op cit, pp110 et 111.

وقد اعتمدت الدولة الجزائرية الخيار الثاني بحكم أنها دولة نالت استقلالها حديثا، يسمح لها بالانضمام إلى المنظمات الدولية، بما في ذلك الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي.[1]

وقد انضمت الدولة الجزائرية إلى عضوية منظمة الأمم المتحدة في أكتوبر 1962، وإلى المنظمة الدولية للطيران المدني *« O.A.C.I »* في شهر أفريل عام 1963.

وقد حذت الدولة الجزائرية حذو الدول التي انضمت إلى اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، بمقتضى المرسوم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، وبروتوكول لاهاي المؤرخ في 28 سبتمبر 1955، نظرا لارتباطه الوثيق بالسيادة الوطنية للدولة الجزائرية،[2] عكس الدولة التونسية التي فضلت العمل بهذه الاتفاقية دون الحاجة إلى المصادقة عليها بعد استقلالها، بحكم أن الدولة الفرنسية قد صادقت على اتفاقية وارسو 1929 بتاريخ 25 نوفمبر 1932، ودخلت حيز التنفيذ على الإقليم الفرنسي بتاريخ 13 فيفري 1933، وبالتالي استمرار سريانها على إقليم الدولة التونسية بعد استقلالها.[3]

إن تبني المشرع الجزائري لطبيعة مسؤولية الناقل الجوي تقوم على أساس اعتبارات مستمدة من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، المغزى منها تقرير

---

[1] « la succession de l'Algérie à la convention de Varsovie confortée par la loi 31 décembre 1962 ne laisse entrevoir aucune difficulté jusqu'à l'adhésion de l'Algérie à la convention se Varsovie.
- un éventuel litige relatif à un transport aérien reliant la France à l'Algérie avant l'adhésion de celle-ci à la convention de Varsovie en 1964, serait sans doute possible, soumis au régime de cette convention et la jurisprudence française considérerait comme elle le fit pour les cas précédemment cités, qu'en acquérant l'indépendance, l'Etat algérien demeurerait également lié pa la convention de Varsovie et devenait de plein droit partie contractante. » BOUDJELLEL (A). Thèse, op cit, p111.

[2].ZAHI (A), op cit, p 195 ets.

[3] FOURTI (M), l'aviation civile en Tunisie, Aspects juridiques, thèse pour le doctorat, université d'Aix-Marseille, 1985 p37 ets.

الحماية الكافية لقطاع النقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي (أولا)، مما دفع بالدولة الجزائرية إلى رفض الانضمام إلى اتفاقية مونتريال 1999 (ثانيا).

أولا: مبررات تبني المشرع الجزائري لأحكام مسؤولية الناقل الجوي المستمدة من اتفاقية وارسو 1929.

استمد المشرع الجزائري أحكام مسؤولية الناقل الجوي الواردة سواء في القانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية، أو في القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني، من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، الغرض منه توحيد القواعد المطبقة على مسؤولية الناقل الجوي دوليا وداخليا من جهة (أ)، ومدى تلاؤم المسؤولية الشخصية المستمدة من اتفاقية وارسو المعدلة مع وضعية النقل الجوي الداخلي في الجزائر الذي يحتاج إلى حماية لكونه مازال في مهده (ب).

أ/ توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي دوليا وداخليا:

تأثر المشرع الجزائري عند سنه أحكام مسؤولية الناقل الجوي سواء في قانون رقم 166/64، أو في قانون رقم 06/98 بالتشريع الفرنسي من خلال قانون رقم 269/57 الصادر بتاريخ 02 مارس 1957 المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي، حيث حد المشرع الجزائري حدو المشرع الفرنسي عندما أخضع نظام مسؤولية الناقل الجوي الخاصة بالنقل الداخلي لأحكام اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.[1]

مما نجم عنه ازدواجية في القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي في الجزائر والتي تتمثل في:

1-أحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، الخاصة بالنقل الجوي الدولي الذي تتوفر فيه الشروط التي تتطلبها الاتفاقية.

---

[1] BOUDJELLEL (A). Thèse, op cit, pp 329 et 330.

2-أما النقل الجوي الذي يتم تنفيذه بأسره داخل إقليم الدولة الجزائرية، فإنه يخضع للأحكام الخاصة بالنقل الجوي الداخلي، بما فيها أحكام مسؤولية الناقل الجوي [1] التي وردت في القسم الثالث من الفصل الثامن من قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل.

لكن ورغم هذه الازدواجية في تطبيق النصوص القانونية على النقل الجوي الدولي والداخلي –وما يترتب عنه من تطبيق لأحكام مسؤولية الناقل الجوي– فإنهما يؤديان إلى نتيجة واحدة ألا وهي تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة على النقل الجوي سواء كان النقل دوليا أو داخليا.[2] حيث عمد المشرع الجزائري إلى توحيد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي على أنها مسؤولية شخصية وعقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، ونفس الشيء انتهجه المشرع الجزائري عند تحديد مقدار التعويض الناجم عن الأضرار التي تصيب الراكب، أو البضاعة أو الأمتعة، حيث عمد إلى الأخذ بنفس التعويضات المقررة في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955.[3]

إن الغرض من توحيد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي دوليا وداخليا هو تشجيع قطاع النقل الجوي في الجزائر الذي مازال في مهده، والمحتكر على المستوى الداخلي من قبل "شركة الخطوط الجوية الجزائرية" « *Air Algérie* » كما يرتب إخضاع النقل الداخلي لنفس نظام مسؤولية الناقل الجوي الدولي أن يستفيد الناقل –في الرحلات الداخلية– من طبيعة المسؤولية الشخصية والمحدودة التي وضعت معالمها اتفاقية وارسو المعدلة.[4]

---

[1] Soulignons encore que le régime de la responsabilité civile du transporteur aérien établi par les dispositions de la convention de Varsovie, protégeait d'une manière particulière les intérêts du transport aérien en développement garantissant jusqu'à un certain point aussi la protection des intérêts des personnes qui recouraient aux services des transporteurs aériens. » voir RAJSKY (J), la responsabilité du transporteur aérien dans la législation de quelques pays socialistes européens, op cit, p15.

[2] سارعت العديد من الدول إلى محاولة توفيق أنظمتها الوطنية مع النظام الدولي لمسؤولية الناقل الجوي من خلالها تبنى اتفاقية وارسو ومد تطبيقها على النقل الداخلي كالقانون البلجيكي لعام 1963، والقانون الفرنسي لسنة 1957، والقانون السويسري لسنة 1952

[3] TRARI TANI (M), PISSOORT (W) et SAERENS (P), droit commercial international conforme aux conventions internationales ratifiées par l'Algérie, édition BERTI 2007, p255.

[4] Dans ce sens : « le législateur algérien justifie la prise en compte de cette loi par le fait que la législation française en vigueur en Algérie a été provisoire » et que l'Algérie est appelée à inclure les dispositions essencielles des traités multilatéraux de Varsovie de 1929 voir : TOUAFEK (R), les accords aériens bilatéraux, édition Houma 2003. P121.

ب/ مدى تلاؤم المسؤولية الشخصية مع وضعية النقل الجوي في الجزائر:

انتهج المشرع الجزائري منذ الاستقلال إلى يومنا هذا على تبني نظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل كأساس لمسؤولية الناقل الجوي سواء في قانون رقم 166/64 المتضمن الخدمات الجوية، أو قانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني التي استمد أحكامها من اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955، نظرا لتلاؤمها مع وضعية النقل الجوي الداخلي في الجزائر.[1]

ويتميز قطاع النقل الجوي في الجزائر باحتكار الدولة لهذا النشاط الاستراتيجي لكون شركات الطيران التي تنشط في هذا القطاع عبارة عن شركات تجارية رأسمالها ملك للدولة سواء تمثلت في شركات الخطوط الجوية الجزائرية التي تحتكر سوق النقل الجوي في الجزائر وأيضا شركة طاسيلي للطيران التي تعد شركة فتية ونشاطها محدود في ميدان النقل الجوي في الجزائر ورأسمالها ملك لشركة سوناطراك.[2]

يعد النقل الجوي يعد استغلالا تجاريا يتطلب إمكانيات واستثمارات ضخمة سواء تعلق الأمر بإعداد وتجهيز أسطول جوي قادر على المنافسة وذلك من خلال اقتناء طائرات جديدة دوريا، والاهتمام أيضا بجانب المراقبة التقنية للطائرات وصيانتها حتى يتسنى لشركات النقل الجوي استغلالها استغلالا جيدا ولمدة أطول، مع ضرورة الاهتمام بجوانب أخرى كمصالح الأرصاد الجوية الخاصة بالطيران والمراقبة الجوية، وأيضا بالجانب الأمني والسلامة الجوية،[3] فهذه المعطيات تتطلب توفير موارد مالية ضخمة من شأنها أن تؤدي إلى ازدهار قطاع النقل الجوي.

وأمام هذه المعطيات الاقتصادية عمد المشرع الجزائري إلى توفير الحماية القانونية اللازمة من خلال اعتماده نظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من

---

[1] Zahi (A). op cit, p138.

[2] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص47.

[3] TOUAFEK (R), les accords aériens bilatéraux, op. cit, p146 ets.

جانب الناقل الجوي، بموجبه يكون الناقل مسؤولا عن وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى بدني أو هلاك البضاعة والأمتعة أو تلفها أو ضياعها، أو التأخير في عملية النقل.[1]

لكن هذه القرينة تعد بسيطة قابلة لإثبات العكس، حيث يجوز للناقل أن يدفع مسؤوليته في أحوال معينة كأن يثبت أنه قد بذل في تنفيذ عملية النقل قدر العناية اللازمة، أو أن الخطأ قد صدر من المضرور نفسه أو وجود عيب ذاتي في البضاعة.[2]

والغرض من هذه الحماية هو تشجيع قطاع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على عاتق شركات الطيران حتى لا ينعكس ذلك سلبا على النقل الجوي في الجزائر الذي مازال في مهده، وغير قادر على منافسة شركات النقل الجوي الدولية.[3]

ثانيا : مبررات رفض الجزائر الإنضمام إلى إتفاقية مونتريال 1999 .

إنّ قصور المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل – من تمكين المتضررين ضحايا حوادث الطيران من الحصول على التعويض اللازم لجبر الضرر– وأيضا بسبب ضآلة حد المسؤولية وعدم تناسبه مع التطورات الاقتصادية والاجتماعية والتقدم المذهل الذي أحرزه قطاع الطيران المدني[4]– دفعت بالمشروع الدولي إلى تبني نظام المسؤولية الموضوعية " La responsabilité objective"، التي تقوم على فكرة المخاطر وتحمل التبعئة كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، تحقق من خلالها المسؤولية

---

[1] BOUDJELLEL (A), thèse, op cit pp 330 et 329.

[2] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص43

[3] La jeunesse de l'état Algérien et son inexpérience dans le domaine des transports aériens interpelle l'Algérie à adopter des règles aéronautiques protectrices tant en faveur de sa compagnie aérienne « Air Algérie » appelée à faire face a la concurrence des compagnies étrangères voir ; TOUAFEK (R), les accords Aériens bilatéraux, op cit pp 127 et 128.

[4] عطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 22.

بمجرد وقوع الضرر بسبب فعل الناقل أو أحد تابعيه كفيل بحماية مصالح كلّ من الركاب والشاحنين[1].

وقد تبنت إتفاقية مونتريال 1999 نظام المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي سواء تعلق الأمر بنقل الركاب إذا لم تتجاوز قيمة الأضرار مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة ، أو فيما يخصّ الأضرار التي تصيب البضائع أو الأمتعة المسجلة والتي تؤدي إلى هلاكها أو تلفها أو ضياعها بمجرد وقوع الحدث المسبب للضرر[2].

لكن ورغم الحماية التي تقدمها إتفاقية مونتريال 1999 لكل من الركاب والشاحنين، بقي المشرع الجزائري متمسكا بأحكام مسؤولية الناقل الجوي المقررة في إتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 – بالإضافة إلى إتفاقية جوادلاخارا 1961 التي قررت تطبيق نظام المسؤولية المقررة في كل من إتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي على كلّ من الناقل المتعاقد (الذي لم ينفذ عملية النقل)، والناقل الفعلي (الذي قام بتنفيذها)–[3] و رافضا الإنضمام إلى إتفاقية مونتريال 1999 للإعتبارات الآتية:

أ) رفض المشرع الجزائري تبني نظام المسؤولية الموضوعية :

بقي المشرع الجزائري متمسكا بنظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل المستمدة من إتفاقية وارسو المعدلة ببروتكول لاهاي، رافضا تبني نظام المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التعبئة[4]. والتي من خلالها تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد وقوع ضرر يصيب كل من الراكب أو البضاعة أو الأمتعة المسجلة، والدليل على ذلك رفض المشرع الجزائري الإنضمام إلى كل من :

---

[1] يزيد دلال ، رسالة، المرجع السابق، ص 64 وما يليها.

[2] TARARI TANI(M) , PISSCORT (W) , SARENS (P), Droit commercial international, op.cit, P255.

[3] BOUDJELLAL (A), thèse ,op.cit, P145.

[4] لقد ثبت قصور فكرة الخطا المفترض فرضا بسيطا وعجزها عن حماية مستهلكي خدمة النقل الجوي، الشيء الذي يحتم على المشرع الجزائري أن يعيد النظر في طبيعة المسؤولية وأساسها، فيواكب المجتمع الدولي ليجعلها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الضرر، تثور بمجرد أن يلحق الضرر المسافر أو الشاحن، ودون حاجة إلى إثبات هذا الأخير لانتفاء الخطأ.

1- بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 الذي أدخل تغيير جذري في نظام المسؤولية الذي كان مقررا في اتفاقية وارسو، إذ قرر استبدال المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التعبئة محل المسؤولية الخطيئة، وذلك في حالة نقل الركاب وأمتعتهم[1].

2- بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 الذي تبنى نظام المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو ضياعها أو تلفها ما دامت الواقعة المسببة للضرر قد حدثت أثناء فترة النقل الجوي[2].

3- وأخيرا اتفاقية مونتريال لعام 1999 التي حلت محل إتفاقية وارسو، والتي تبنت نظام المسؤولية الموضوعية سواء تعلق الأمر بنقل الركاب إذا لم تتجاوز قيمة الأضرار مائة ألف (100.000) وحدة حقوق السحب الخاصة، أو الأضرار التي تصيب البضاعة والأمتعة المسجلة[3].

ويرجع سبب رفض المشرع الجزائري تبني نظام المسؤولية الموضوعية سواء في قانون الطيران المدني بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، أو الانضمام إلى إتفاقية مونتريال 1999 بالنسبة للنقل الجوي الدولي، إلى كون قطاع النقل الجوي في الجزائر يحتاج إلى حماية قانونية تحمي مصالح الناقلين الجويين سواء تعلق الأمر بأساس مسؤولية الناقل الجوي، أو بوضع حدّ أقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب كلّ من الركاب أو الشاحنين[4].

ب) عدم قدرة شركات الطيران الجزائرية على المنافسة الدولية :

يعتبر قطاع الملاحة الجوية أحد أعمدة الإقتصاد الرئيسية لما يحتله من أهمية كبرى، إذ يسمح بإنجاز عمليات النقل لمسافات كبيرة في زمن محدود، ممّا يوفر الوقت والجهد على

---

[1]MANKIEWICS (R-H), le protocol de Guatemala du 8 mars 1971, op cit , P15 ets.
[2]GUILLAUM (G) , les réformes apportées en 1975 au régime de responsabilité des transporteurs aériens de marchandises par le protocole n° 4 de Montréal, op.cit P11 ets.
[3]GATTES (S) , la convention de Montréal, R.F.D.A.S 1999 ? P439 ets.
[4] TOUAFAK (R), les accords aériens bilatéraux, mode d'expression de la souveraineté et enjeux économiques ,op.cit, P127.

الإنسان. لذلك تكثر إستثمارات ومشاريع النقل الجوي في العالم، بل صارت ظاهرة الخطوط الجوية المنتظمة ظاهرة شائعة وطبيعية[1]، حتى إعتبر البعض النقل الجوي الدولي بمثابة مرفقا عاما[2].

أمّا قطاع النقل الجوي في الجزائر ما زال حكرا على شركات الطيران المملوكة للدولة، سواء تعلق الأمر بشركة الخطوط الجوية الجزائرية التي تحتكر نشاط النقل الجوي فيما يخصّ الرحلات الجوية الداخلية والدولية، أو شركة طاسيلي للطيران التي أنشأت في الأصل من أجل نقل عمال شركة سونطراك الذين يعملون في حقول النفط في الصحراء الجزائرية، لكنها بدأت مؤخرا في توسيع نشاطها التجاري في النقل الجوي سواء داخليا أو دوليا، لكن رغم ذلك ما زال نشاطها محدودا يحتاج إلى إستثمارات إقتصادية ضخمة[3].

وبالتالي فإنّ شركات الطيران الجزائري ما زالت غير قادرة على منافسة شركات الطيران الكبرى في العالم سواء من حيث :

1- إعداد أسطول جوي وتجهيزه حتى يصبح قادرا على المنافسة، وذلك بإقتناء طائرات جديدة دوريا والعمل على المراقبة التقنية للطائرات القديمة وصيانتها من أجل تشغيلها لمدة أطول[4].

2- التقيد بمواعيد الرحلات الجوية : يقع على عاتق الناقل الجوي إلتزام بتنفيذ النقل في المواعيد المحددة في جدول الرحلات الذي يعلنه الناقل الجوي العامل على الخطوط الجوية المنظمة، فبمجرد حدوث التأخير تثور مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تنجم عنه[5]، وهو ما تعاني منه شركة الخطوط الجوية الجزائرية من جراء التأخير في رحلاتها الجوية، أو

---

[1] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية -2002، ص 9.

[2] CARTOU (L) ,op.cit , P2.

[3] TOUAFAK (R), les accords aériens bilatéraux, mode d'expression de la souveraineté et enjeux économiques , op.cit, P127.

[4] Ibid, P145 ets.

[5] عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، وعيسى غسان ريضي ، المرجع السابق، ص 109 وما يليها.

إلغائها، مما ينجم عنه قيام مسؤولية شركة الطيران عن هذا التأخير، وبالتالي التعويض عن هذه الأضرار بناء على الدعاوى التي يرفعها ضدها كلّ من الركاب والشاحنين[1].

3- الخدمات المقدمة للزبائن: تكمن قيمة شركة الطيران عبر العالم في الخدمات التي تقدمها لزبائنها أثناء عملية النقل، لذلك يتوجب على شركة الخطوط الجوية وشركة طاسيلي للطيران تحسين الخدمات المقدمة لزبائنها أثناء عملية النقل حفاظا على سمعتها في سوق النقل الجوي من جهة، وكسب ثقة الزبائن من جهة أخرى[2].

4- الأسعار التنافسية : يتطلب سوق الطيران التجاري إخضاع تذكرة السفر لأسعار تنافسية من شأنها جلب الزبائن، لذلك يتوجب على شركات الطيران في الجزائر إخضاع أسعار التذاكر إلى متطلبات سوق النقل الجوي كتخفيض أسعار التذاكر لتشجيع الزبائن على اختيار السفر بواسطة الطائرة، وتجنب إجراء الرحلات الجوية بأعداد قليلة من المسافرين الذي يعرض شركات الطيران إلى أضرار اقتصادية نتيجة عدم مسايرتها لمتطلبات السوق الدولية التنافسية[3].

إنّ محدودية نشاط شركات الطيران الجزائرية وعدم قدرتها على منافسة شركات الطيران الكبرى في العالم، هي التي دفعت بالمشرع الجزائري إلى التمسك بالمسؤولية الشخصية التي تقوم على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، الغرض منه تقديم الحماية القانونية والاقتصادية لشركات الطيران المدني في الجزائر[4].

---

[1] Cass.Civ (1ere cha) 11/02/2010 , RFDAS 2010, P64 ets (Air Algérie c/M.X...).

[2] Dans ce sens : le manque d'expérience en matière de gestion commerciale, la taille de sa flotte et le manque de maturité instrument sur le plan de la concurrence et de la compétition , amène l'état Algérien à adopter des accords aériens protectionnistes en faveur de sa compagnie aérrienne "Air Algerie" : TOUAFEK Rabh, les accords aérien bilatéraux- op.cit, P182.

[3] Dans le sens : "les considération économiques et techniques influeront sur la politique des Etats qui se nuancera selon la possibilité de laurs entreprises de transport aérien pour les protéger contre la puissance des entreprises étrangères" . ZOGHBI (H),Thèse op.cit , P191.

[4] يزيد دلال ، رسالة ، المرجع السابق، ص 48.

ج) عدم قدرة شركات التأمين الجزائرية مسايرة تطور قطاع النقل الجوي الدولي :

يقوم التامين من المسؤولية التعاقدية للناقل الجوي بدور هام، ويتعاظم هذا الدور بتصاعد الحد الأقصى للتعويض، لأنّ التأمين من المسؤولية يوفق بين حركة نشاط النقل الجوي من جهة، وبين ضمان حصول المتضررين من حوادث الطيران على التعويضات المقررة لجبر الضرر من جهة أخرى.

ويهدف التأمين من المسؤولية المدنية إلى تغطية التبعة المالية للناقل الجوي من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الحادث الجوي، والتي تلحق أضرار بالغير من الركاب أو الشاحنين[1].

كما أضحى التأمين من المسؤولية المدنية يتبنى فكرة الضرر كأساس للمسؤولية الناقل الجوي، حيث لا يتوانى القاضي الحكم بالتعويض عن الأضرار التي تصيب كلّ من الركاب أو الشاحنين، ما دام هناك عقد تأمين من المسؤولية المدنية عن الأضرار، التي تتحمل شركة التأمين التعويض عنها، مما يترتب عنه تطابق بين التأمين من المسؤولية المدنية والمسؤولية الموضوعية إذ أن كلاهما يرميان إلى ضمان الحق في التعويض للمضرور[2].

وبالرجوع إلى التشريع الجزائري نجد أن المشرع الجزائري قد تبنى نظام المسؤولية الشخصية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي ليس فقط من أجل تقرير الحماية القانونية لشركات الطيران الجزائرية، بل كان يهدف أيضا إلى تجسيد الحماية الكافية لشركات التأمين في الجزائر حفاظا على إستقرارها المالي.

---

[1] عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 211 و جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط6، 2010، ص 179.

[2] هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 511 وما يليها .

ويتجلّى ذلك من خلال محدودية التعويض المقرر سواء في إتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 بالنسبة للنقل الجوي الدولي، أو في قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري المعدل بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، حيث أنّ تبني نظام المسؤولية الموضوعية – المقررة في إتفاقية مونتريال 1999 – من شأنه أن يثقل كاهل شركات التامين الجزائرية، ويؤدي إلى ضرب إستقلالها المالي من خلال التعويضات المقررة فيها[1]، والتي تعد تعويضات كبيرة بالنسبة لشركات التأمين الجزائرية وما يترتب عنه من إختلالات في توازنها المالي، خاصة وأنّ شركة الخطوط الجوية الجزائرية في كثير من الحالات تخل بإلتزامها بنقل الركاب أو البضائع في الميعاد المحدد في عقد النقل، ممّا ينجم عنه رفع دعاوى أمام القضاء المختص للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير في نقل الركاب[2] أو الأمتعة أو البضائع[3]، وفي الغالب يستجيب القضاء لطلبات المتضررين، فيحكم لهم القاضي بالتعويض خاصة ما دام هناك عقد تأمين من المسؤولية المدنية، من خلاله تلتزم شركة التأمين المؤمن لديها التعويض عنه.

رغم ذلك، فإنّ وقوف التشريع الجزائري إلى جانب كلّ من شركات الطيران والتأمين الجزائرية من خلال توفير الحماية القانونية والإقتصادية لها، من شأنه الإضرار بمصالح كل من الركاب أو الشاحنين بسبب التعويضات الزهيدة التي يحصل عليها المتضررين نتيجة حوادث الطيران خاصة مع التضخم الذي يعرفه الإقتصاد الوطني في السنوات الأخيرة.

لذلك نعتقد أنّه يتوجب على المشرع الجزائري تقديم الحماية القانونية و الإقتصادية الكافية لفئة الركاب أو الشاحنين من خلال الإنضمام إلى إتفاقية مونتريال

[1] دلال يزيد، رسالة ، المرجع السابق، ص 374 وما يليها .
[2] Cass.Civ (1er ch) 11/02/2010, RFDAS, 2010, P64 (Air Algérie C/M.X).
[3] قرار صادر عن مجلس قضاء الجزائر، الغرفة التجارية بتاريخ 2012/03/25، قضية رقم 06783/ 11 (قرار غير منشور).

لعام 1999 والأخذ بأحكام مسؤولية الناقل الجوي المنصوص عليها في هذه الإتفاقية بما فيها التعويضات المقررة لجبر الضرر لصالح المتضررين فيما يخصّ النقل الجوي الدولي، وأيضا تعديل قانون رقم 06/98 الخاص بالطيران المدني من خلال الأخذ بأحكام إتفاقية مونتريال 1999 الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي، حتّى تصبح تتماشى مع التعويضات المقررة في هذه الإتفاقية، ممّا يؤدي إلى توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي دوليا وداخليا.

المبحث الثاني:

مجال تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي

– ازدادت أهمية النقل الجوي مقارنة بغيره من أنواع النقل الأخرى البرية والبحرية، وذلك بسبب التقدم الهائل في مجال صناعة الطيران والسرعة الفائقة للطائرة وقدرتها البالغة على عبور المسافات الطويلة بين الدول المختلفة، وتجاوز حدود الدول في أوقات قصيرة، أضف إلى ذلك أهمية توفير الوقت في حياة الإنسان والدول، الأمر الذي ازدادت معه أهمية النقل الجوي سواء للأشخاص أو البضائع.

– وقد قدر المجتمع الدولي أهمية وجود قواعد قانونية تنظم عقد النقل الجوي بصفة عامة وأحكام مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، سواء تمثلت في القواعد المنظمة لأركان المسؤولية المدنية للناقل الجوي المستمدة من القواعد العامة من جهة وأحكام خاصة تحدد نطاق تطبيق هذه المسؤولية.

– بالنسبة لأركان مسؤولية الناقل الجوي فهي لا تختلف عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، والتي تعرف على أنها حالة الشخص الملتزم قانونا بتعويض ضرر سببه للغير، ويجب لنشوء هذا الإلتزام بالتعويض أن يكون المسؤول قد ارتكب خطأ وأن يلحق بالغير ضرر وأن تتوافر رابطة السببية بين ذلك الخطأ وهذا الضرر (المطلب الأول).

– بالمقابل حددت التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي نطاق تطبيق أحكام هذه المسؤولية سواء من حيث وجود عقد نقل يربط الطرفين من جهة، ذو طابع دولي وتجاري من جهة أخرى (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أركان مسؤولية الناقل الجوي.

تنشأ المسؤولية العقدية عند امتناع المسؤول عن تنفيذ ما تعهد به من التزامات عقدية، ينجم عنه تعويض المضرور عما أصابه من ضرر.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية فهي تهدف إلى تعويض الطرف المضرور من ركاب أو شاحنين عن الأضرار والخسائر التي لحقت بهم سواء كانت ناتجة عن الإخلال ببنود عقد النقل أو التأخير في تنفيذه.

ولقيام مسؤولية الناقل الجوي يتطلب توافر أركان أساسية، وهي لا تختلف عن أركان المسؤولية المدنية بصفة عامة، وتتمثل في الخطأ الذي يعتبر سببا للضرر ومنشئا للمسؤولية (الفرع الأول)، والضرر الذي يعد مقياس مقدار التعويض الذي يستحقه المتضرر (الفرع الثاني)، والركن الثالث يتمثل في العلاقة السببية بين الخطأ والضرر (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

خطأ الناقل الجوي.

إن وجود الخطأ يشعر حتما بوجود المسؤولية، وتقوم مسؤولية الناقل الجوي عند إخلاله بالتزام تعاقدي محله أن يقضى على الناقل بتنفيذ ما ترتب عليه من التزامات متعددة، وقد يرتكب الناقل أخطاء وهو بصدد تنفيذ عملية النقل نظرا لتعدد وتداخل المهام التي يضطلع بها، مما يترتب عنه وجوب التعويض عن الضرر بسبب عدم الوفاء بالالتزام المناط به.

لذلك نقسم هذا الفرع إلى عنصرين، نخصص الأول لمفهوم خطأ الناقل الجوي ومعيار تقديره، أما الثاني فنخصصه لصور لخطأ الناقل الجوي.

أولا: مفهوم خطأ الناقل الجوي ومعيار تقديره.

تقوم مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 من جهة، واتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة من جهة أخرى، على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي، والمتمثل في إخلال الناقل بالتزام تعاقدي، والخطأ بحسب الأصل هو بادرة النزاع الذي تقوم على أساسه المسؤولية العقدية للناقل الجوي، فما هو مفهومه؟ وما هو المعيار الذي يقاس به خطأ الناقل الجوي؟

أ/ مفهوم خطأ الناقل الجوي:

لم تعرف النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية العقدية الخطأ، وإنما وضعت الأساس العام لهذه المسؤولية وأفرغته في نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي نصت: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، وأوكلت مهمة تعريف الخطأ لاجتهاد الفقه والقضاء، لما يستخلص من طبيعة أوامر القانون ونواهيه.[1]

وقد اختلف الفقه في تعريف الخطأ، ولب المشكلة في الاختلاف يكمن في ناحيتين:

- الأولى: أن كل فقيه عرف الخطأ من وجهة النظر التي يراها سواء سلك الاتجاه الموضوعي أو الاتجاه الشخصي للمسؤولية.
- الثانية: أن كلمة الخطأ كلمة واحدة تتدرج تحتها أعداد لا حصر لها من السلوك الإنساني، لذلك اختلف الفقه في تعريف الخطأ والذي لم يسلم من النقد.[2]

كما اختلف الفقه حول الدور الذي يقوم به الخطأ كأساس للمسؤولية، وعلى الرغم من تنوع آرائهم وتعددها، يمكن ردها إلى اتجاهين:

---

[1] علي فيلالي، الالتزامات-العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، 2002، ص 45.

[2] محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1989، ص 95 و96، إبراهيم دسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص38 وما يليها

- **الاتجاه الأول:** يرى أن المسؤولية المدنية تجد أساسها الوحيد والمطلق في الخطأ، فلا مسؤولية بدون خطأ، والخطأ هو الذي يقرر المسؤولية.
- **الاتجاه الثاني:** يرى أن الخطأ لا يمثل الأساس المطلق والوحيد للمسؤولية العقدية، وإنما فقط الأساس والمبدأ العام الذي يوجد بجانبه بعض الحالات التي تقوم المسؤولية بعيدا عن الخطأ.[1]

ويشترط لقيام المسؤولية العقدية التي تترتب عموما عند الإخلال بالتزامات عقدية توفر شرطين أساسيين:

الشرط الأول: وجود رابطة عقدية صحيحة.

لا يمكن الإدعاء بالمسؤولية العقدية إلا بوجود عقد بين المسؤول والمتضرر، أما إذا لم ينعقد بعد، كأن يتضرر أحد الأطراف في مرحلة المفاوضات مثلا، فلا مجال لقيام المسؤولية العقدية.

وبالإضافة إلى وجود العقد، يجب أن يكون هذا العقد صحيحا، أما إذا كان باطلا أو قابلا للإبطال وتقرر إبطاله فإنه لا يمكن أن تثار بين طرفيه المسؤولية العقدية، بل المسؤولية التقصيرية وحدها.[2]

الشرط الثاني: إخلال بالتزام عقدي.

يجب أن يكون الضرر ناتجا مباشرة عن إخلال المسؤول بالالتزامات التي رتبها عقد النقل، أما إذا كان الضرر الذي لحق بأحد طرفي العقد (الراكب أو الشاحن) نتيجة تصرف الطرف الآخر (الناقل الجوي)، ليس ناجما عن الإخلال بالتزام العقدي، فلا تقوم المسؤولية العقدية رغم وجود علاقة عقدية بين الطرفين.[3]

والتساؤل الذي يثار: متى يعد الناقل الجوي مخلا بالتزامه التعاقدي؟

---

[1] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990، ص 143.

[2] فيصل زكي عبد الواحد، المسؤولية المدنية في إطار الأسرة العقدية، دار الثقافة الجامعية القاهرة، 1991-1992، ص 148، و علي فيلالي، الالتزامات – العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 18 و19.

[3] سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف الإسكندرية، 2005، ص 168، و تالا عقاب الخصاونة، الأساس القانوني للتعويض – دراسة مقارنة- رسالة دكتوراه، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2005، ص 55 وما يليها.

يقع على عاتق الناقل الجوي التزام بضمان سلامة كل من الركاب أو البضائع أو الأمتعة، من خلاله يلتزم الناقل بإيصال الركاب إلى الوجهة التي يقصدونها سالمين معافين،[1] والمحافظة على البضائع أو الأمتعة أثناء عملية النقل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو الراكب.[2]

وقد جاء في كل من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999، وقانون الطيران المدني الجزائري 1998 المعدل بحكم يقرر هذا الالتزام، حيث يكون الناقل الجوي مسؤولا عما يقع من حوادث جوية من شأنها الإضرار بالمسافرين أو البضائع أو الأمتعة نتيجة إخلال الناقل بالتزامه التعاقدي سبب ضررا سواء للركاب أو الشاحنين.[3]

ب/ معيار تقدير خطأ الناقل الجوي:

يلتزم الناقل في تنفيذ عملية النقل ببذل العناية للازمة في سلوكه من خلال اتخاذ التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر، لذلك يرى أغلب الفقه[4] أنه على الناقل بذل العناية المطلوبة من الناقل الحريص *« bon transporteur »*، وكل انحراف عن هذا السلوك يعد الناقل من خلاله الناقل مخطئا.

والمقصود بالناقل الحريص هو الناقل العادي، وهو شخص مجرد من أية ظروف شخصية يفترض وجوده في نفس الظروف الخارجية للناقل الجوي لتقدير المسلك المتوقع منه، لذلك وجب تعيين وتحديد صفات وقدرات هذا الناقل فهو شخص يقظ حريص، ولكن لا يعني ذلك أن يكون بالغ الحرص شديد اليقظة، بل يجب أن يبلغ قدرا معقولا.[5]

---

[1] محمد سليمان فلاح الرشيدي، نظرية الإلتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية "دراسة مقارنة"، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1998، ص 306، وعبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، جدار الفكر الجامعي، 2010، ص 2 وما يليها.

[2] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 92.

[3] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 66 و67.

[4] LITVINE (M), droit aérien, édition BRYLANT, Bruxelles, 1970, p173, CHAUVEAU (P), droit aérien, op, cit, pp 333 et 341.

[5] عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الإلتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1973، ص884

وبذلك تكون درجة العناية المطلوبة من الناقل الجوي، هي تلك التي يبذلها الناقل العادي الحريص، حيث يقاس مسلك الناقل الجوي ويقارنه بمسلك مجرد وهو مسلك الناقل العادي الحريص،[1] لذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي قد تترتب على الرغم من أنه قد قام بكل ما في وسعه واستنفذ كل قدراته، ولكن تكون هذه القدرات أقل من تلك التي يتمتع بها الناقل العادي فلم يستطع مسايرته في مسلكه، وبالتالي ينسب إليه الانحراف عن مسلك الناقل الحريص.

وقد أخذ أغلب الفقه بالمعيار الموضوعي كأساس لتقدير الخطأ مستبعدين المعيار الشخصي، لأنه يمتاز بالانضباط وسهولة تطبيقه، فهو لا يحتاج إلى البحث في الجانب النفسي للناقل ويؤدي إلى نتيجة موضوعية واحدة، لا تختلف من شخص إلى آخر، ومن خلالها تتحقق العدالة وتستقر معه الأوضاع.[2]

أما التشريع الجزائري فقد أخذ بالمعيار الموضوعي في تقدير الخطأ لما يتسم به من موضوعية، لأنه يهتم بفعل وسلوك الناقل الجوي ومدى موافقته للسلوك الاجتماعي المتمثل فيما يكون عليه مسلك الناقل العادي الحريص.[3]

رغم ذلك لم يسلم هذا المعيار من النقد، لكونه يتصف بعدم الدقة لأنه من الصعب وضع ضوابط ثابتة تحكم هذا المعيار، لأن كل حالة لها ظروف خاصة بها، مما يتطلب معرفة هذه الظروف والحكم عليها حكما سليما لما يتطابق مع النظرة الموضوعية.[4]

ثانيا: صور خطأ الناقل الجوي.

يسأل الناقل الجوي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل عند إخلاله بأي من الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، ويرجع ذلك إلى ارتكاب الناقل الجوي أو تابعيه أخطاء وهو بصدد

---

[1] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 450 وما يليها.

[2] حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، العددان 1، 2، السنة 1958-1959، ص 34 وما يليها، و محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986. المرجع السابق، ص 93.

[3]. علي فيلالي، الإلتزام- العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص63 و64.

[4] أ/ضياء علي أحمد نعمان، شرط الخطأ في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة الملف القانونية، العدد 11، السنة أكتوبر 2007، ص 38.

تنفيذ علمية النقل، سواء تعلق الأمر بأخطاء ارتكبها الناقل أثناء عملية نقل الركاب من جهة (أ)، أو نقل البضائع من جهة أخرى (ب).

أ/ أخطاء الناقل الجوي أثناء تنفيذ عملية نقل الركاب.

قد يرتكب الناقل أخطاء خلال قيامه بمهمة نقل الركاب والتي تتمثل في:

1) عدم التزام الناقل بسلامة الراكب:

يقع على عاتق الناقل الجوي –بمقتضى عقد النقل– التزام بإيصال الراكب إلى جهة الوصول سالما معافى، والعمل على ضمان سلامة جسم الراكب من كل ضرر قد يتعرض له أثناء تنفيذ عملية النقل.

وإذا لم يصل الراكب إلى المكان المحدد سالما، يعتبر الناقل في هذه الحالة قد أخل بتنفيذ هذا الالتزام، مما يترتب عليه المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن إخلاله بالتزام سلامة الراكب،[1] حيث يسأل عما يصيب الراكب من وفاة أو أضرار بدنية أخرى مثل الجروح أو الكسور، بشرط أن تكون الوفاة أو الإصابة قد وقعت أثناء عملية النقل وبسبب خطأ الناقل، فإذا كانت وفاة الراكب طبيعية أو لأسباب لا ترجع إلى عملية النقل وإنما ترجع إلى فعل الغير كاعتداء أحد الركاب عليه، فلا محل لمسؤولية الناقل.[2]

إن قيام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي تتماشى ومبادئ المسؤولية الشخصية التي أرستها اتفاقية وارسو 1929، وبرتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لها والتي أخذ بها المشرع الجزائري من خلال قانون رقم 06/98 والمتضمن قانون الطيران المدني المعدل، من خلالها لا يلزم الراكب أو ورثته سوى إثبات الضرر الذي

[1] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، النقل الجوي الوطني والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، 2006-2007، ص 108.

[2] ومن حالات الضرر الناشئة عن خطأ الناقل أيضا، عملية الهبوط المفاجئ للطائرة التي تتسبب في موت أحد الركاب أو الإصابات التي تلحقهم بسبب المطبات الهوائية الشديدة، وما يصاحبها من ارتطام الراكب بأجهزة حمل الأطعمة أو المشروبات، أو سقوط بعض الركاب على الأرض وإصابتهم بكسور، ويلحق بالإصابات البدنية الصدمات النفسية التي تصيب الركاب والناتجة عن المطبات الهوائية المفاجئة أثناء عملية النقل.

لحق الراكب دون حاجة إلى إثبات الخطأ أو علاقة السببية، لكن هذه القرينة تعد بسيطة قابلة للإثبات العكسي.[1]

2) عدم التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة المسجلة:

يلتزم الناقل الجوي – إلى جانب المحافظة على سلامة الراكب– المحافظة على أمتعته التي يسلمها للناقل عند بدء السفر مقابل إيصال يحصل عليه من الناقل لاستلامها بموجبه في جهة الوصول، ويطلق على هذه الأمتعة بالأمتعة المسجلة التي يلتزم الناقل بالمحافظة عليها بناء على عقد النقل، وعند إخلاله بهذا الالتزام يعتبر الناقل مسؤولا عن هذه الأمتعة مسؤولية عقدية، ويسأل عنها إذا ثبت صدور خطأ منه أدى إلى فقدانها أو تلفها أو هلاكها.[2]

وهذا الالتزام هو جزء من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد نقل الركاب، فهو ليس عقد مستقل بذاته، لأن الراكب يقدم الأجرة مقابل تسليم الأمتعة المسجلة.[3]

3) عدم التزام الناقل بتوصيل الراكب في الميعاد المتفق عليه:

إن الهدف الأساسي من اختيار الراكب للطائرة كوسيلة نقل، لما تتميز به من سرعة في قطع المسافات، وتوصيل الراكب في الميعاد المحدد في تذكرة السفر، لذا فمن الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام يفرض عليه احترام مواعيد السفر أو النقل حسب ما ورد في عقد النقل، وترتيب جزاء على الإخلال بهذا الالتزام.

فإذا وصل الراكب متأخرا عن الميعاد المحدد نتيجة إخلال الناقل بالتزامه، فهذا يعني أن الراكب قد فقد ميزة هامة من ميزات النقل الجوي وهي السرعة في الوصول، الأمر الذي يلحق بالراكب أشد الأضرار نتيجة خطأ الناقل الجوي، الذي لم يحترم ما التزم به في عقد النقل.[4]

---

[1] محمود مختار بريري، وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 115 و116.
[2] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى 2008، ص 361 و362.
[3] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، المرجع السابق، ص 218.
[4] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 42.

ويترتب على هذا التأخير عدم قدرة الراكب على تحقيق المصلحة التي سافر من أجلها بواسطة الطائرة، لذلك تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الوصول المتأخر للراكب عن الميعاد المحدد في عقد النقل،[1] لكن هذه المسؤولية لا تقوم بمجرد التأخير في الوصول، بل يجب أن يكون هناك ضرر أصاب الراكب من جراء هذا التأخير، لذلك يتعين على الراكب أن يثبت أن هناك ضررا قد أصابه من جراء خطأ الناقل المتمثل في الوصول المتأخر عن الميعاد المتفق عليه.[2]

ب/ أخطاء الناقل الجوي الناجمة عن نقل البضائع:

يسأل الناقل الجوي عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء قيامه بعملية نقل البضائع من مطار القيام إلى مطار الوصول، والتي تتمثل في:

1) عدم التزام الناقل بالمحافظة على البضائع:

يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بضمان سلامة البضائع الذي يعتبر التزام ببذل عناية، لكون هذه البضاعة تحت حراسته أثناء عملية النقل، مما يتوجب عليه أن يبذل العناية اللازمة في حفظها وصيانتها التي تكفل وصولها سليمة، وذلك باتخاذ كافة التدابير الضرورية أثناء الرحلة الجوية، والتي من شأنها الحفاظ على البضاعة.[3]

وإذا أخل الناقل بهذا الالتزام أفترض وقوع خطأ من جانبه وانشغلت مسؤوليته، إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتفادي حصول الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، أو أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة يرجع إلى عيب ذاتي فيها أو إلى خطأ المرسل إليه.

---

[1] SUNDBERG (J), quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien, R.F.D.A 1966, p 139 ets

[2] C.A. Paris, 09/03/2001, RFDAS 2001, p 358 , C.A. Versailles, 10/07/2013, RFDAS 2013, p 311 et cass-civ (1ére ch), 02/04/2014, RFDAS 2014, p 242. ets

[3] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 292.

وقد يتحقق خطأ الناقل عند حصول ضرر يصيب البضاعة المنقولة أدى إلى تلفها أو ضياعها أو هلاكها كليا أو جزئيا خلال قيامه بتنفيذ عملية النقل، وخطأه هنا يأخذ شكل إهمال في اتخاذ التدابير الضرورية للحفاظ عليها، والتي تتطلب بذل العناية اللازمة في حفظها.[1]

ولكي يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي لحق البضاعة يجب أن يكون الضرر ناجما عن خطأ الناقل خلال وجود البضاعة في حراسته، وتكون البضاعة في حراسة الناقل في الفترة التي تبدأ منذ استلام الناقل البضاعة في مطار القيام، وتنتهي عند تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول، فإذا وقع الضرر خلال هذه الفترة كان الناقل مسؤولا لإخلاله بالتزامه بالمحافظة على البضاعة.[2]

2) عدم شحن البضاعة ورصها في الطائرة بطريقة سليمة:

الشحن هو وضع البضاعة في الطائرة التي ستنقلها إلى مطار الوصول، والناقل الجوي هو الذي يرص البضاعة في مخازن الطائرة، ويتولى شحنها فيها، وربطها بمختلف العناصر سواء بعضها ببعض أو بالحبال والأركان والفواصل بشكل يجنبها أي احتكاك خطير بهيكل الطائرة أو قفصها، مما يتوجب عليه اتخاذ التدابير الضرورية التي من شأنها تلافي وقوع أي ضرر يلحق بالبضاعة.[3] وإذا أخل الناقل بالتزامه نتيجة خطئه أو إهماله نتيجة الرص المعيب كالرص في مكان غير صالح لانعدام التهوية، أو وضعها إلى جانب مواد خطيرة أثرت على البضاعة وأدت إلى تلفها، تعد إخلال من جانب الناقل الجوي يوجب المسؤولية، لأن شحن البضاعة ورصها في مخازن الطائرة تعد من الأمور الفنية التي يتعين على الناقل مراعاتها باعتباره المسؤول الأول عن سلامتها.[4]

---

[1] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 369، وعبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 226.
[2] C.A. Paris, 13/01/1968, RFDA 1968, p 79.
[3] طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 119.
[4] RODIERRE R , droit des transports terrestre et aériens, op.cit, pp 171 et 172.

3) أخطاء الناقل في مطار الوصول:

عندما تبلغ الطائرة مقصدها النهائي بمطار الوصول، يتوجب على الناقل الجوي القيام بعملية تفريغ البضائع من على متن الطائرة وتسليمها إلى المرسل إليه، حيث لا يجوز للناقل الجوي أو تابعيه التخلي عن الإشراف على عملية التفريغ، لكون هذه المهمة تدخل ضمن الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل،[1] وإذا أخل بها تنشغل مسؤوليته، ما لم يكن هناك اتفاق بين طرفي عقد النقل يقتضي أن عملية التفريغ وما يترتب عنها من مخاطر تقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه.[2]

وتبقى هذه البضاعة بعد عملية التفريغ تحت حراسة الناقل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، لذلك يجب على الناقل بمجرد وصول البضاعة إخطار المرسل إليه حتى يتسنى له استلامها.

ونظرا لأهمية عملية التسليم– لتنفيذ عقد النقل– يجب على الناقل مراعاة العناية والحرص في إتمامها، كأن يتحقق من شخصية المرسل إليه وصفته في تسلم البضاعة المنقولة جوا، وإلا عدّ مخطئا، وبالتالي تقوم مسؤوليته عن تسليم البضاعة إلى شخص آخر غير المرسل إليه.[3]

4) عدم توصيل البضاعة في الميعاد المتفق عليه:

يعد الناقل مخلا بالتزامه بتوصيل البضاعة في الميعاد المتفق عليه، إذا وصلت البضاعة تحقق في وقت يجاوز الميعاد المحدد في عقد النقل أو في ميعاد يجاوز الميعاد المعقول الذي يجب أن تصل فيه البضائع عندما لا يتضمن العقد ميعادا محددا لوصول البضائع ويرجع السبب في ذلك إلى خطأ الناقل الجوي.[4]

---

[1] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 102.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 269.

[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 168 وما يليها، و سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 236، وما يليها.

- Cass.com 14/09/2010, BTL 2010, p 559.

[4] Cass.com, 06/10/1992, BTL 1992, p694 et C.A. Paris, 10/11/1999, BTL 2000, p 117.

ويجب لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في توصيل البضاعة تحقق ما يلي:

أ) أن يكون هناك تجاوز كبير في ميعاد وصول البضائع، أما إذا كان التأخير أو التجاوز معقولا فلا يعد الناقل مخلا بالتزامه بتوصيل البضائع في الميعاد.[1]

ب) كما يجب أن يلحق المرسل أو المرسل إليه ضررا من جراء هذا التأخير غير المعقول، كوصول البضاعة المنقولة بعد انتهاء الموسم المحدد لبيعها، الذي يترتب عليه ضرر يصيب المرسل إليه بسبب عدم إمكانية بيعها أو بيعها بسعر بخس.

ج) يقع على عاتق المتضرر إثبات أن ضررا قد أصابه من جراء خطأ الناقل يتمثل في التأخير في وصول البضاعة.[2]

ومن خلال ما تقدم: يمكن القول أن الخطأ يعد ركنا أساسيا لقيام المسؤولية المدنية بصفة عامة، والمسؤولية الشخصية للناقل الجوي بصفة خاصة، التي تقوم على الأساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي بصفة خاصة، إلا أن ركن الخطأ ليس كافيا لقيام مسؤولية الناقل الجوي وإنما لابد أن يؤدي الخطأ إلى ضرر يصيب الراكب أو البضاعة أو الأمتعة يستوجب التعويض عنه.

الفرع الثاني:

ضرر يصيب مستخدمي النقل الجوي:

تتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن خطئه عندما يصيب الراكب أو البضاعة ضررا خلال فترة النقل الجوي التي تشملها مسؤوليته، بموجبها يحق للمتضرر طلب التعويض من أجل جبر الضرر الذي أصابه.

---

[1] محمود مختار بريري، وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 182-183.

[2] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 154 و155.

ويعد الضرر « *le préjudice* » الركن الأساسي لقيام المسؤولية العقدية، فلا يمكن تصور المسؤولية المدنية دون تحقق ركن الضرر، حيث إذا وجد الضرر وجب البحث عندئذ عن توافر الركنين وهما الخطأ وعلاقة السببية لثبوت المسؤولية، وإذا لم يكن هناك ضرر فلا وجود للمسؤولية.

وعليه سنقسم هذا الفرع إلى فقرتين، نخصص الأولى لتحديد معنى الضرر وشروطه والثانية نخصصها لأنواع الضرر.

أولا: تحديد معنى الضرر وشروطه.

الضرر هو الركن الثاني في المسؤولية العقدية، فهو يمثل نقطة ارتكاز لقيام مسؤولية الناقل الجوي، لما له من أهمية من الناحية العملية والنظرية في تقدير التعويض، ولتحليل ذلك سنبحث في مسألتين:

- الأولى: المعنى القانوني للضرر (أ).
- والثانية: شروط الضرر (ب).

أ/ المعنى القانوني للضرر:

أورد علماء القانون– لتحديد معنى الضرر– عدة معان: فقال عنه البعض بأنه: "الأذى الذي يصيب المضرور في جسمه أو ماله أو شرفه أو عواطفه"،[1] وعبر عنه البعض الآخر بأنه: "الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة له سواء كانت المصلحة ذات قيمة مالية أو معنوية".[2] أو هو: "الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة".[3]

[1] مصطفى مرعي، المسؤولية المدنية في القانون المصري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1994، ص 118.
[2] سليمان مرقص، في نظرية دفع المسؤولية المدنية، الحادث الفجائي والقوة القاهرة، فعل الدائن وفعل المصاب، فعل الأجنبي، دراسة مقارنة في المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية في القانونية الفرنسي والمصري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1936، ص11.
[3] مقدم السعيد، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992، ص 35.

ويظهر من هذه التعاريف إحاطتها للضرر الواقع على الجسم والمال، وأيضا الضرر الواقع على النفس أو الشرف، وأن جميع الأضرار التي لحقت بالمضرور يجب التعويض عنها، والقاعدة أن على المضرور إثبات الضرر الذي أصابه حتى يستحق التعويض، ولا يكفي أن يقع فعل ضار لكي يسأل عنه فاعله، ما لم يكن قد أحدث للغير ضررا.[1]

وإذا كانت الصفة الدولية والداخلية الخاصة بالنقل الجوي بصفة عامة، ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، قد حددت صور الضرر سواء في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة، لكنها لم توضح المقصود بالضرر، ولم تحدد طبيعة الضرر الذي يسأل عنه الناقل الجوي، ولا عناصره – كما هو الوضع في التشريع الجزائري– تاركة ذلك للقواعد العامة التي تنظم المسؤولية العقدية في القانون الوطني الواجب التطبيق.[2]

وقد نص المشرع الجزائري على ركن الضرر من خلال نص المادة 124 وما يليها من القانوني المدني، ومن ثم يكون الضرر هو: "الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له كثروته أو جسمه أو صحته أو قدرته على الكسب".

ب/ شروط الضرر:

يشترط في الضرر باعتباره ركنا من أركان المسؤولية المدنية بصفة عامة، ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة الشروط الآتية:

الشرط الأول: أن يكون الضرر محققا.

لا يمكن للمتضرر أن يطالب بالتعويض إلا إذا كان الضرر الذي يدعيه محققا، أي قد وقع فعلا وتجسدت آثاره على الواقع،[3] وأمثلة على ذلك تعرض الراكب لحادث أثناء عملية

---

[1] علي فيلالي، الالتزام، العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 244 وما يليها.
[2] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 385. مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة ثانية، 1986، ص41.
[3] سمير سهيل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2005، ص 26، 27.

صعوده إلى الطائرة وهو تحت حراسة الناقل أو تابعيه، أو تعرض البضاعة إلى السرقة من مخازن الناقل بمطار الوصول قبل تسليمها إلى المرسل إليه، أو تأخر الرحلة الجوية أدى إلى تضييع الراكب إكمال الرحلة بواسطة القطار السريع المؤدي إلى مقر سكنه.[1]

وبالمقابل لا يمكن المطالبة بالتعويض عن الضرر الاحتمالي لكون الضرر لم يتحقق بعد، ووقوعه هو مجرد احتمال، فقد يتحقق وقد لا يتحقق، وطالما أن وقوعه مستقبلا أمر غير أكيد، فلا يمكن المطالبة بالتعويض.[2]

وعلى خلاف ذلك يمكن التعويض عن الضرر المستقبل طالما أن وقوعه في المستقبل يعد أمرا محققا وأكيدا، لكون هذا الضرر قد قامت أسبابه لكن كل نتائجه أو بعضها تأجلت أو تراخت إلى المستقبل، فالضرر سيقع حتما وبصفة أكيدة في المستقبل، مما يقتضي التعويض عنه ولو بصفة مؤقتة.[3]

الشرط الثاني: أن يكون الضرر مباشرا.

يشترط في الضرر المرتب للمسؤولية العقدية للناقل الجوي أن يكون مباشرا، أي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخير في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوخاه ببذل جهد معقول.

فالضرر المباشر –على هذا النحو– هو الذي يربط خطأ الناقل بعلاقة السببية، وبذلك تقوم مسؤولية الناقل الجوي، فمتى كان بين الضرر والخطأ علاقة سببية كافية كان الضرر مباشرا، مما يستوجب التعويض عنه.[4]

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 98 وما يليها، و ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 107.

[2] عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، دار النهضة العربية، 1966، ص 347.

[3] علي فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 254.، رضا داود التكريتي، مسؤولية الناقل الجوي، مجلة المحامون (سوريا)، العدد السابع، السنة 49، 1983، ص732.

[4] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 170 وما يليها.

كما أن الضرر المباشر إما أن يكون متوقعا أو غير متوقع، بحيث لا يسأل المدين (الناقل)، في المسؤولية العقدية، إلا عن الضرر المباشر المتوقع، لأن هذه المسؤولية تقوم على العقد ولإرادة المتعاقدين دور في تحديد مدى الضرر الواجب التعويض عنه، ويفترض المشرع أن هذه الإرادة اتجهت إلى جعل المسؤولية والتعويض عنها مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين (الناقل).[1]

أما الضرر المباشر غير المتوقع فهو الذي يتعلق بأمور يستهدفها الدائن ولم يفصح عنها المدين، كما لو فقد طرد يحتوي على أشياء ثمينة لم يتوقع الناقل وجودها فيه، وبالتالي لا يسأل الناقل عن الضرر المباشر غير المتوقع إلا في حالتي: الغش، والخطأ الجسيم، لأن المدين (الناقل) في هاتين الحالتين يخرج بفعله عن شريعة العقد.[2]

الشرط الثالث: أن يكون الضرر شخصيا.

قد يترتب على حوادث النقل الجوي إلحاق ضرر سواء بالراكب كأن يفقد حياته في حادث أو يصاب بجروح، أو الشاحن نتيجة هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخير في عملية النقل.

فمن البديهي أنه ليس لمن لم يلحقه ضررا شخصيا أن يطالب بالتعويض على أساس أن الضرر: "هو الأذى الذي يلحق الشخص نتيجة المساس بحقوقه أو مصلحة شخصية". مما يفيد الطابع الشخصي للخسارة سواء كانت المالية أو المعنوية التي لحقت بالمتضرر،[3] وتطبيقا للقاعدة القانونية التي تقر مبدأ "لا دعوى بدون مصلحة"، حيث لا تقبل دعوى التعويض عن الأضرار التي تصيب الراكب أو الشاحن إلا إذا تم رفعها من قبل ذي صفة أو مصلحة شخصية، سواء تمثل في المرسل أو المرسل إليه، –في حالة نقل البضائع– الوارد ذكرهما في خطاب نقل البضائع، حيث يجوز لهما رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

---

[1] إن هذا الافتراض هو بمثابة شرط اتفاقي يعدل في مقدار التعويض عن المسؤولية الذي يكون الأصل فيه التعويض عن الضرر كاملا بقصره على الضرر المباشر المتوقع الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد.

[2] معيار حالة توقع الضرر أو عدم توقعه معيار موضوعي مجرد أساسه تقدير الرجل المعتاد في نفس الظروف وليس مقياسا شخصيا أساسه تقدير المدين نفسه وهو الناقل المحترف العاقل الذي يوجد في مثل ظروف الناقل المخطئ.

[3] MAZEAUD (H) et MAZEAUD (L), traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, tome 1, recueil Sirey, Paris 1931, p 364 et 413 ets.

طبقا لقواعد المسؤولية العقدية، فإن لم يرد ذكرهما في خطاب النقل، لم يكن أمامهما إلا مقاضاة الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية، مع مراعاة الأحكام الواردة في المادة 29 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.[1]

أما في حالة النقل الجوي للأشخاص، يعد الراكب هو صاحب المصلحة المباشرة في رفع الدعوى في المقام الأول، وإذا ترتب عن الضرر وفاة الراكب فإن هذا الضرر يؤدي إلى ضرر آخر يصيب الغير شخصيا، فيحرم من كان يعولهم الراكب المتوفى من مورد رزقهم، أو يتحمل الغير مصاريف بسبب الوفاة، كمصاريف محاولة علاج المتوفى، ثم تكاليف دفن جثته.[2]

ثانيا: أنواع الضرر الذي يصيب مستعملي الطائرة.

الضرر نوعان: ضرر مادي وضرر معنوي، فإن لم ينازع أحد في وجوب تعويض الضرر المادي (أ)، فإن الضرر المعنوي كان محل خلافات بشأن تعويضه (ب).

أ/ الضرر المادي (*Préjudice matériel*)

قد يصيب الراكب أو الشاحن في المسؤولية العقدية ضرر مادي في جسمه أو ماله من جراء خطأ الناقل الجوي.

لذلك أجمعت التعاريف الفقهية والقضائية على أن الضرر المادي هو الذي يصيب الإنسان في جسمه أو ماله، أو ما تلحقه من خسارة مادية نتيجة المساس بحق من حقوقه التي تدخل في تقويم ثروته، أو مصلحته المشروعة.[3]

وتتمثل صور الضرر المادي الذي يصيب كل من الراكب أو الشاحن فيما يلي:

1) في نقل الركاب:

---

[1] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 113 وما يليها.

[2] أما بالنسبة للقانون الجزائري، فقد أجازت المادة 182 مدني لكل من أصابه ضرر شخصي حتى ولو كان دائنا أن يطالب بالتعويض عما أصابه من ضرر مادي بشرط أن يثبت أن له مصلحة مشروعة في طلب التعويض.

[3] سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 246 وما يليها، وسليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، في الالتزامات –المجلد الأول- في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة 1992، ص 137 وما يليها.

حصرت التشريعات الدولية والداخلية المتعلقة بالنقل الجوي الأضرار التي تصيب الركاب أثناء عملية النقل في:

أ. الضرر في حالة الوفاة:

إن حوادث الطيران غالبا ما تؤدي إلى وفاة الركاب إثر وقوع الطائرة، ولكن قد تتراخى بعض الوقت بعد الحادث، مما يعني أن هناك بعض الأضرار قبل الوفاة[1]، والتي تتمثل في عدم القدرة على الكسب بسبب الإصابة التي لحقته بين لحظة الإصابة ولحظة الوفاة وفوات الفرص المالية في هذه الفترة.[2]

أما الموت فهو ضرر يلحق الراكب شخصيا ناجم عن إخلال الناقل الجوي بالتزام السلامة نتيجة حادث مميت فوت عليه فرصة الاستمرار في الحياة والتمتع بالقدرة على العمل المدة المعقولة بالنسبة لمن يكون في مثل سنه وصحته، وأن الحرمان من هذه الفرصة يسبب له خسارة مالية بنسبة ما كان له من حظ في استمرار حياته وقدرته على العمل، مما يستوجب التعويض من اللحظة التي يصير فيها الموت محقق الوقوع.[3]

كما ينجم عن موت الراكب ضررا يصيب الغير شخصيا، يتمثل فيما لحقهم من خسارة بسبب حرمانهم من عائلهم وانقطاع الإعالة أو النفقة التي كان يقدمها لهم هذا الأخير، فهو اعتداء على حقهم في النفقة. وبالتالي إخلال بحق مالي ثابت لهم، لذلك يعد ما أصابهم ضررا ماديا.[4]

ب. الضرر في حالة الجروح والإصابة الجسدية:

قد يؤدي الحادث الجوي إلى إصابة الراكب بجروح أو بأذى في جسمه أو صحته دون أن يفقد حياته ويتمثل الضرر المادي للجرح أو الإصابة الجسدية في ما يلحق المصاب من خسارة وما يفوته من كسب.[5]

---

[1] سعيد سعد محمد عبد السلام، تعويض عن الضرر النفس، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1988، ص91 وما يليها.

[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 369 وما يليها.

[3] TOSI (J.P), Responsabilité aérienne, op.cit, p 42 ets

[4] Abo El Naga (H), la transmissibilité aux Héritiers du droit réparation du pretium doloris, journal of law université de Kuwait, vol 11, n°, Mars 1987, p3 ets

[5] إبراهيم الدسوقي أبو الليل، تعويض تفويت الفرصة، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، السنة العاشرة، العدد الثاني، يونيو 1986، ص 81 وما يليها.

وتقدير الضرر الذي يصيب الراكب يعد مسألة شخصية، تختلف من راكب إلى آخر حسب حالته الاجتماعية وعمله ووسائل كسبه،[1] فالخسارة التي تلحق رجل الأعمال من جراء عدم ممارسة أعماله تعد أكبر من تلك التي تلحق بالموظف العادي.[2]

ج. الضرر الناجم عن التأخير:

قد ينجم عن التأخير في إيصال الراكب إلى وجهة الوصول في الميعاد المحدد في عقد النقل ضررا يصيب الراكب، يسأل عنه الناقل الجوي،[3] كالتأخير الذي يترتب عليه حرمان المسافر من الاشتراك في ملتقى علمي دعي له بصفته لتقديم خبراته،[4] أو التأخير في وصول مريض لإجراء جراحة عاجلة.[5]

والتأخير في حد ذاته لا يمثل قرينة على حصول الضرر المادي، بل يجب على المتضرر أن يثبت حصول الضرر من جراء هذا التأخير، وما ترتب عنه من تفويت الفرصة، يسمح للمتضرر المطالبة بالتعويض، ويراعي في تقدير التعويض مدى احتمال نجاح الدائن (الراكب) في الفرصة التي فاتته، حيث يزداد التعويض مقدرا كلما كانت نتيجة الفرصة أكثر احتمالا.[6]

2) في نقل البضائع:

من أجل تحقق مسؤولية الناقل الجوي للبضاعة عن خطئه لابد أن يؤدي ذلك إلى ضرر مادي يصيب البضاعة خلال فترة النقل الجوي التي تشتملها مسؤوليته، ويمنح الضرر صاحب البضاعة الحق في التعويض.[7]

ويتمثل الضرر المادي الذي يلحق الشاحنين في ذمتهم المالية في هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، أو التأخير في إيصالها إلى المكان المتفق عليه، نتيجة خطأ الناقل الجوي الذي

---

[1] VOIRIEN (P) et GOUBEAUX (G), Droit civil, T 1, L.G.D.J – Paris, 28e édition 2001, p 439 ets

[2] سليمان مرقس، تعليقات على الأحكام المصرية في مسؤولية الناقل الجوي، مجلة إدارة قضايا الحكومة، السنة الثالثة، العدد الثاني. أبريل، يونيو 1959، ص125.

[3] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 235.

[4] T. seine, 19/07/1960, J.C.P 1960, p 1830, note M. de Juglart.

[5] T. Genève, 8 mars 1955, ,RFDA 1955, p 235.

[6] أحمد بن براهم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 408-409.

[7] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 104.

أخل بالتزامه التعاقدي بالمحافظة على البضاعة، يحث يسأل الناقل عما لحق الشاحن من خسارة وما فاته من كسب.[1]

ويثير التعويض عن تفويت الفرصة التساؤل عما إذا كان تفويتها كافيا حتى يتحقق الضرر، أو لابد أن تقترن الفرصة بمعطيات أو بظروف تجعل تحققها أمرا قابلا للتصور؟

انقسم الفقه في تحديدها إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: يرى أن ضياع الفرصة يشكل بذاته ضررا قائما بذاته، فيكون هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها منطويا على الضرر ويكون التعويض عليه في هذه الحدود، وبالتالي لا يكون تقويم الضرر بمقدار الكسب الذي فاتت فرصته وإنما في ضوء الفرصة واحتمالات تحققها لو سارت الأمور سيرها الطبيعي.[2]

الاتجاه الثاني: يضع لمفهوم تفويت الفرصة إطارا أضيق إذ لا يقر التعويض عنه إلا إذا توفرت الظروف التي تجعل للفرصة مجالا أكبر لتحققها أو تكسبها طابعا جديا وليس احتماليا، حيث يشعر القاضي معها بأن التعويض عن ضياع الفرصة مبرر قانونا وواقعيا.[3]

ومادام أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية، فإن الناقل الجوي يسأل عن الضرر المباشر المتوقع والمحقق الوقوع وفقا للقواعد العامة للمسؤولية العقدية.[4]

ب/ الضرر المعنوي.

إذا كان الضرر المادي يصيب الشخص (الراكب أو الشاحن) في حق ثابت، أو في مصلحة مالية فإن الضرر المعنوي يصيب مصلحة غير مالية، حيث يصيب المضرور في عاطفته

---

[1] عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 83، وثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص385.

[2].MAZEAUD, (H) . MAZEAUD .(L) , op.cit, p 413 ets

- عبد المنعم البدراوي، النظرية العامة للالتزامات، الجزء الثاني، أحكام الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، عدم ذكر سنة النشر، ص 73، والمختار عطار، قانون الالتزامات والعقود، مصادر الالتزام، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، الطبعة الثانية، 1992، ص 280 وما يلي

[3] عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي-الخطأ والضرر، منشورات عويدات، بيروت، الطبعة الأولى، 1983، ص 288 وما يليها.

[4] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 108 وما يليها.

وشعوره، وشرفه، ويمكن إرجاعه إلى حالات معينة منها الضرر المعنوي الناجم عن إصابة الراكب، فالجروح والتلف الذي يصيب الجسم والألم، وما قد يعقب من تشويه في الوجه أو في الجسم الذي تخلفه الإصابة يكون ضررا ماديا ومعنويا.[1]

وقد تردد الفقه الفرنسي طويلا بخصوص التعويض عن الضرر المعنوي، ورأى البعض بالفعل عدم ملائمة ذلك، باعتبار أن الغاية من التعويض هي جبر الضرر، وهو أمر ينطبق على الضرر المادي الذي يمكن حساب الخسارة، أو الكسب الفائت عنه، بمبلغ محدد يدفع للمضرور، الأمر الذي يستحيل بالنسبة للضرر المعنوي، حيث لا يوجد أساس منضبط لتقديره.[2]

ومع ذلك فقد استقر الفقه أخيرا على إمكانية التعويض عن الضرر المعنوي أو الأدبي مثله مثل الضرر المادي تماما، فلا أقل من أن يمنح المضرور عنه بعض المال، ليكون فيه على الأقل بعض العزاء، وما يستشعره الشخص من الحزن والأسى على فقدان عزيز عليه.[3]

والأصل في التعويض عن الضرر المعنوي أنه شخصي مقصور على الشخص نفسه، فلا ينتقل إلى غيره بالميراث أو العقد إلا إذا كانت مطالبة المضرور به محققة،[4] إلا أنه يجوز للغير المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي الشخصي الذي أصابهم في عواطفهم وشعورهم من جراء فقدان عزيز عليهم، حيث يجيز القانون الفرنسي التعويض عن الضرر المعنوي دون قيد، وقضى في نطاق النقل الجوي بتعويض الضرر المعنوي الناجم عن وفاة للوالدين، الزوج، والأولاد القصر، والورثة بصفة عامة.[5]

---

[1] إبراهيم سيد أحمد، الضرر المعنوي – فقها وقضاء- ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2007، ص 15، ومصطفى مرعي، المسؤولية المدنية في القانون المصري. رسالة، المرجع السابق، ص119 وما يليها.

[2] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 239، و محمد أحمد عابدين، التعويض بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1985، ص 72، و سامي عبد الله الذريعي، بعض المشكلات التي يثيرها التقدير القضائي للتعويض، مجلة الحقوق جامعة الكويت، العدد الرابع، السنة السادسة والعشرون، ديسمبر، 2002، ص 91 و92.

[3] سمير سهيل دنون، المرجع السابق، ص 26، وسليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، المرجع السابق، ص 155 وما يليها.

[4] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 249 و250، محمد يحيى المحاسنة، أصحاب الحق في التعويض عن الضرر الأدبي في حالة موت المصاب، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، السنة الرابعة والعشرون، يونيو 2000، ص 279 وما يليها.

[5] أحمدالسيد الزقرد، الاتجاه الحديث لمحكمة النقض المصرية في تحديد مفهوم الضرر "المادي والأدبي" وانتقال الحق في التعويض عنه إلى الورثة، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، السنة العشرون، يونيو 1997، ص 264 وما يليها، و محمد يحيى المحاسنة، المادة 360 مدني أردني والتعويض عن الضرر الأدبي في المسؤولية العقدية،/ مجلة الحقوق، العدد الثالث، السنة الرابعة والعشرون، سبتمبر 2000، ص 248 و249.

أما القانون الجزائري فكان يفتقد في وقت سابق إلى نص صريح يجيز التعويض عن الضرر المعنوي، يحث ترك للفقه والقضاء استخلاص مبدأ التعويض عن الضرر المعنوي من خلال نص المادة 124 مدني تقر بالتعويض عن الضرر الذي يصيب الشخص دون تحديد نوعه وطبيعته. إلاّ أن المشرع الجزائري أدخل تعديلا على القانون المدني في عام 2005، حيث أضاف المادة 182 مكرر التي تنص صراحة على الضرر المعنوي، لكنه حصر هذا الضرر في كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة فقط.[1]

وبالتالي لا يجيز القانون الجزائري التعويض عن الضرر المعنوي إلا إذا كان ناشئا عن جريمة، ولا يقر بالتعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيب الغير شخصيا، والمتمثل فيما يعانيه أهل الراكب من ألم وحزن جراء وفاته، تقوم على أساسه المسؤولية العقدية للناقل الجوي،[2] حيث كان يستوجب على المشرع الجزائري إجازة التعويض عن الأضرار المعنوية التي تصيب الراكب أو الغير شخصيا دون قيد أو تحديد مثلها مثل الأضرار المادية التي تستوجب التعويض عنها مهما كان سببها.

كما يجوز التعويض عن الضرر المعنوي في نقل البضائع عن الضرر الذي يلحق الشاحنين في ذمتهم المالية في صورة ذلك: هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها،[3] أو تأخر الناقل في إيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه، حيث يكون معيار وصولها محل اعتبار خاص لدى المرسل إليه، كاستعمالها في وقت معين بمناسبة ما.[4]

وأخيرا فإن ركني الخطأ والضرر ليسا كافيين لقيام مسؤولية الناقل الجوي، بل يجب توافر ركن ثالث وهو علاقة السببية بين الخطأ والضرر أي يكون الخطأ هو سبب الضرر.

---

[1] تنص المادة 182 مكرر مدني جزائري على أن: "يشمل الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

[2] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص 124. قادة شهيدة، المسؤولية المدنية للمنتج، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص86 وما يليها.

[3] - Cass- com, 20/10/2009, RF DAS 2009, P435
- Cass- com, 17/02/2009, BTL 2009, P175 ets.

[4] C- A-paris, 07/07/1979, RFDA1979, p 181.

الفرع الثالث:

العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب كل من الراكب أو الشاحن يجب أن تتوفر علاقة سببية بين الخطأ الذي يرتكبه الناقل أو أحد تابعيه والضرر، وتعد العلاقة السببية الركن الثالث الذي تتم به أركان المسؤولية، والذي يقصد به ارتباط الخطأ بالضرر وارتباط السبب بالمسبب أو العلة بالمعمول، فلا مسؤولية دون توافر هذا الركن.

وللسببية وظيفة مزدوجة فيما يخص المسؤولية المدنية:

أولا: يجب أن يكون الخطأ هو الذي أدى إلى وقوع الحادث، والسببية في هذه الصورة شرط لقيام المسؤولية.

ثانيا: يجب أن يؤدي الحادث إلى كل ضرر يستوجب التعويض عنه، والسببية هنا تحرر نطاق المسؤولية[1].

وقد تتدخل عوامل أو أسباب مختلفة ومتفاوتة من حيث الدور الذي لعبته في إحداث الضرر كأن يكون البعض منها منتجة للضرر؟ والبعض الآخر قد شارك في حصوله، ومنها من ساعدت أو زادت في حجمه...الخ

فهل تعد هذه العوامل متساوية من حيث الأهمية تقوم على أساسها مسؤولية الناقل الجوي؟ أو ما هو السبب الذي تربطه علاقة سببية بالضرر للإجابة على هذا التساؤل نقسم هذا الفرع إلى فقرتين: نخصص الأولى لموقف الفقه(أولا) والثانية لموقف القضاء(ثانيا).

أولا: موقف الفقه

اختلف الفقه بصدد تحديد معيار موحد حول علاقة السببية بين الخطأ والضرر، حيث انقسم حول هذه المسألة إلى ثلاثة 03 اتجاهات رئيسية يعبر الأول عنه بنظرية تكافؤ أو تعادل الأسباب، والثاني بنظرية السبب المنتج أو الفعال، والثالث بنظرية السبب القريب أو المباشر.

[1] هناء خيري أحمد خليفة، المسؤولية المدنية في نطاق الأسرة العقدية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس ، 2001، ص70 وما يليها.

أ/ نظرية تكافؤ أو تعادل الأسباب " *Théorie de l'équivalence des causes ou de l'équivalence des conditions*":

وهي نظرية نادى بها الفقيه الألماني "فون بوري" "*Von Buri*" في الفترة ما بين 1860 و1885، وطبقا لهذه النظرية يؤخذ في الاعتبار كل الأسباب التي ساهمت في إحداث الظاهرة أو شاركت في إحداث الظاهرة أو شاركت في إحداث الضرر حتى ولو كان لبعضها علاقة بعيدة بالضرر.[1]

فالضرر يحدث نتيجة لمجموعة من الأسباب وليس نتيجة لسبب واحد مع الأخذ في الاعتبار كل سبب ساهم في إحداثه مهما كان بعيدا، ولولا وجوده لما وقع الضرر فحسب أنصار هذه النظرية كل سبب يعتبر متكافئا مع غيره، ولا يمكن التفرقة فيما بينهما من حيث أهميتهما أو خطورتهما في إحداث الضرر، فكل الأسباب هي متعادلة وإذا اختفى أحد هذه الأسباب تصبح الأسباب الأخرى عديمة الفاعلية.[2]

غير أن هذه النظرية تعرضت لانتقادات من طرف جانب كبير من الفقه أهمها:

1-إن اعتماد كل الأسباب في إحداث الضرر حتى ولو كان لبعضها علاقة بعيدة بالضرر من شأنها أن تؤدي إلى عدم إمكانية تحديد نطاق الضرر الذي يجب أن يسأل عنه الناقل الجوي.

2-إن هذه النظرية تلقى عبء الحادث على كل سلوك أدى إلى وقوعه حتى ولو كان سببا غير مباشر في إحداث الضرر، وهذا يتناقض مع ما استقر عليه الفقه من أنه ليس كل فعل ساهم في إحداث الضرر يؤخذ في الاعتبار، بل يجب التمييز بين الأفعال المتسببة فعلا في الضرر أي المنتجة له، وبين الأفعال التي لا تكن سببا فيه.[3]

---

[1] علي فيلالي، الالتزامات – العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 273.

[2] عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 89، وإبراهيم سيد أحمد، الضرر المعنوي فقها وقضاء، المرجع السابق، ص 18.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 119 و120، وعاطف النقيب، النظرية العامة في المسؤولية عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية، منشورات عويدات، بيروت، الطبعة الأولى 1980، ص 200 و201.

ب/ نظرية السبب المنتج أو الفعال "*Théorie de la causalité adéquate*":

تقدم بهذه النظرية الفقيه الألماني "فون كريز *VON KREIS*" ومفادها أنه عند تدخل عدة أسباب في إحداث ضرر ما، يتوجب استعراض الأسباب التي تدخلت في إحداث الضرر، وذلك للتفريق بين ما يكون منها صالحا لإحداثه على الوجه المعتاد أو ينطوي على احتمال وقوعه، وبين ما لا يستتبع تحقق الضرر على هذا الوجه.[1]

وبعبارة أخرى يكون السبب منتجا أو فعالا متى كان سببا قانونيا يؤدي عادة إلى إحداث ضرر معين أما السبب العرضي فهو ذلك السبب غير المألوف لا ينتج –عادة– الضرر وإنما قد ساهم في حدوثه صدفة عند اقترانه بالسبب المنتج أو الملائم،[2] كتحليق الطيار على ارتفاع دون المعدل المقرر في لوائح المرور الجوي، فاصطدم بقمة الجبل، فخطأ الطيار يعد سببا منتجا لسقوط الطائرة، كما يعد إهمال الحارس التابع للناقل الجوي في غلق باب المخزن المودع به البضائع، التي سلمها له الشاحن من أجل نقلها عن طريق الجو إلى وجهة معينة سببا منتجا لسرقة البضاعة.

ويرى بعض الفقه أن نظرية السبب المنتج تعد من أصلح النظريات التي قدمت في مجال علاقة السببية ويرجع ذلك إلى:

1- إن العوامل أو الأسباب التي ساهمت في إحداث الضرر ليست متساوية في قواتها السببية للإحداث النتيجة الضارة، من خلالها يتم استبعاد العوامل التي ساهمت في إحداث الضرر صدفة، واعتماد السبب المنتج أو الملائم والذي يعتبر سببا قانونيا يؤدي في الظروف العادية إلى إحداث الضرر.[3]

---

[1] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 257.

[2] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 193.

[3] سمير سهيل دنون، المرجع السابق، ص 60 و61.

2-إن نظرية السبب المنتج تتماشى مع التصور الذي تبناه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 176 مدني التي أقرت بأن تعويض المضرور يجب أن يكون نتيجة لعدم الوفاء في تنفيذ التزامه أو التأخير فيه، مما يدل على أن التشريع الجزائري قد أخذ بنظرية السبب المنتج أو الملائم.[1]

غير أن منتقدي هذه النظرية يرون أن الناحية العملية قد تخالف الجانب النظري، لأنه ليس بالضرورة كل ضرر يصيب الراكب أو الشاحن هو نتيجة لسبب ملائم أو منتج، وإنما قد يكون السبب الذي أحدث الضرر هو السبب غير المنتج، كأن يكون حادث الطيران ليس هو السبب الذي أدى إلى وفاة الراكب، وإنما سبب الوفاة يرجع إلى حالته الصحية.[2]

ج/ نظرية السبب القريب أو المباشر "*Théorie de la proximité de la cause*":

مصدر هذه النظرية الفقه أنجلوساكسوني الذي لعب دورا هاما في عرضها حيث ظهرت عندما تعرض ذلك الفقه لدراسة أثر مساهمة خطأ المضرور في إحداث الضرر على حقه في التعويض.[3]

يقصد بالسبب القريب كل سبب يؤدي في تتابع طبيعي ومستمر إلى إحداث النتيجة المشكو منها دون أن يقطعه تدخل سبب آخر فعال متى ثبت أن السبب كان وحده مؤديا إلى الضرر ولولا وقوعه لما حدثت النتيجة وهي الضرر المطالب بالتعويض عنه وبعبارة أخرى في حالة تعدد الأسباب وتسلسلها يعتد بالسبب القريب من الضرر أي السبب الأخير الذي تلاه مباشرة الضرر أي أن المتسبب الحقيقي في الضرر هو الشخص الذي كانت له الفرصة الأخيرة لمنع الضرر الذي لحق الضحية.[4]

---

[1] أخذ المشرع الجزائري بهذه النظرية استنادا لنص المادة 182 مدني، التي تنص على: "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول..."، فالاعتداد بالضرر الذي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام، يعني بالنسبة للفقهاء أن المشرع أخذ حتما بنظرية السبب المنتج،علي فيلالي، الالتزامات-العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 277.

[2] كما أن معيار السببية ليس معيارا قاطعا وإنما هو مجرد معيار يأخذ به القاضي على سبيل الاستئناس عنه والبحث عن توافر الرابطة السببية ويتم ذلك حسب ظروف كل دعوى دون التقيد بنظرية معينة.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 120 و121.

[4] عز الدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، 1997، عدم ذكر دار النشر، ص ص. 188، 189.

لكن يعاب على هذه النظرية أنها تقوم على أساس الظرف الزمني الذي يتبع الظواهر، ولكن ذلك لا يتضمن الفكرة الحقيقية للسبب مما دفع بالفقه والقضاء إلى التخلي عنها.[1]

-ثانيا: موقف القضاء.

حاول القضاء تقديم الحماية الكافية للمتضررين من ركاب وشاحنين عن أضرار حوادث الطيران من خلال افتراض الدور الإيجابي للشيء في إحداث الضرر -أي علاقة سببية- إذا كان الشيء المتسبب في الضرر في حالة حركة من جهة، وحصل احتكاك بموقع الضرر من جهة ثانية، حيث ركزت الأحكام القضائية على ضرورة توافر علاقة السببية بين الخطأ والضرر، مع تبيان المعيار الذي أخذ به القضاء في كل من فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية والجزائر.

أ/ موقف القضاء الفرنسي:

ذهب القضاء الفرنسي في أحكامه المختلفة إلى وجوب توافر علاقة السببية بين خطأ الناقل الجوي والضرر الذي يصيب كل من راكب أو الشاحن،[2] لأن الرابطة السببية ركن من أركان المسؤولية المدنية لذلك وجب على مدعي التعويض إقامة الدليل على توافرها ويتعين على المحكمة عند قضائها بالتعويض أن تبين في حكمها توافر هذه الرابطة وإلا كان حكمها فيه قصور في التسبيب يستوجب نقضه وقد جرت محكمة النقض الفرنسية على نقض جميع الأحكام التي لم تبين توافر علاقة السببية.[3]

وقد أخذ القضاء الفرنسي بنظرية السبب المنتج حيث تشترط محكمة النقض الفرنسية أن يكون نشاط المدعي عليه (الناقل) سببا منتجا *Cause Génératrice*، وتميز بين السبب المنتج

[1] عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، عدم ذكر سنة النشر، ص ص. 24، 25

[2] Cass-civ, 22/01/1940, D1940, p 101.

[3] Cass-civ, 06/01/1943, D1945, p 117

مشار إليه في ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 403 .

والسبب العارض حيث تقتصر المسؤولية على حالة السبب المنتج، لأن العبرة بالأسباب المنتجة وحدها للضرر.

لذلك يشترط القضاء الفرنسي أن يكون الفعل المنسوب إلى الناقل شرطا ضروريا لوقوع الضرر من جهة، وأن يكون سببا ملائما له من جهة أخرى حيث قضى في عديد من أحكامه على وجوب توافر علاقة السببية بين خطأ الناقل الشخصي في استخدام طيار متعب ووقوع حادث، لأن تعب الطيار حال دون بذله العناية اللازمة في قيادة الطائرة،[1] واعتمد في قيادة الطائرة على طيار معروف برعونة تسبب في سقوط الطائرة عند قيامه بحركات بهلوانية،[2] أو عدم تقيد الطيار بمنشور التعليمات الخاصة بحالة الجو التي كانت تقتصر وجوب إتباع الطيار ممر هوائي آخر، غير الممر الهوائي التقليدي، مما نجم عنه مسؤولية الناقل الجوي عن هذا الحادث.[3]

كما أقر القضاء الفرنسي في نطاق النقل الدولي بمسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الناجم عن اصطدام الطائرة بقمة جبل قريب من الشاطئ نتيجة عدم صلاحية جهاز قياس الأبعاد الموجود بالطائرة الذي يعد سببا ملائما له،[4] وقضى أيضا بتوافر رابط السببية إذا أخطأ الطيار عند استمرار الطيار في التحليق بعد الإقلاع بالقرب من الأرض حتى اصطدام بشجرة.[5]

وعليه فإن القضاء الفرنسي قد اعتنق نظرية السببية الملائمة من خلالها يؤدي الفعل المنسوب إلى الناقل الجوي بحسب المجرى العادي للأمور إلى وقوع الضرر، ويجب على المتضرر في هذه الحالة إثبات قيام رابطة السببية بين الخطأ الذي يدعيه والضرر ومتى توافرت هذه الرابطة وجب أن يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه فعله، ويعتبر

[1] C.A.Paris, 14/02/1950, RFDA 1950, p 97.
[2] Cass-civ (2°sec), 05/03/1964, RFDA 1964, p399 ets.
[3] T- GRENOBLE (ch.civ), 11/02/1948, RFDA, 1949, p 115.
[4] T- de seine, 24/04/1952, RFDA 1952, p 199.
[5] T- de seine, 28/04/1954, RFDA 1954, p 184.

توافر السببية مسألة واقع متروكة لتقدير قاضي الموضوع لكن تحت رقابة محكمة النقض من حيث كفاية التسيب.[1]

ب/ موقف القضاء الأمريكي.

أخذ القضاء الأمريكي أيضا بمعيار السببية الملائمة التي تشترط أن يكون الفعل الذي ارتكبه الناقل الجوي قد يؤدي وفقا للمجرى العادي للأمور إلى وقوع مثل النتيجة الضارة.

وقد استند القضاء الأمريكي في ذلك إلى اعتبارين أساسيين وهما:

الأول: استخدم القضاء الأمريكي معيارا للسببية يطلق عليه اسم العامل الأساسي *SUBSTENTAL FACTOR* استمده من الفقه، من خلاله يشترط أن يكون الفعل عاملا أساسا في إحداث الضرر، ولقد تبنت هذه الفكرة مجموعة *Restatement of Forts* التي تعتبر الفعل عاملا أساسيا في إحداث النتيجة إذا كان من شأنه أن يدعو الرجال العقلاء إلى اعتباره سببا بالمعنى القانوني يرتب المسؤولية عن الضرر إذا كان الفعل يؤدي إليها بحسب طبيعة الأشياء والمجرى العادي للأمور، مما يعني الأخذ بنظرية السببية الملائمة التي أخذها بها القضاء الأمريكي في عديد من الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي.[2]

الثاني: كما استعمل القضاء الأمريكي– في بعض أحكامه– عبارة السبب القريب كأساس لقيام مسؤولية الناقل الجوي والذي يعتبر كل سبب يؤدي في تتابع طبيعي ومستمر إلى النتيجة المشكو منها، دون أن يقطعه تدخل سبب آخر فعال، فلولا السبب القريب لما وقعت النتيجة، وقد أخذ القضاء الأمريكي بها التعريف من القواعد العامة وطبقه على النقل الجوي.[3]

[1] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 128 و129.
[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 405.
[3] Cour supr Columbia, 13/03/1953.
مشار إليه في: ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 405.

ومن خلال ما تقدم فإن المعيار الغالب الذي أخذ به القضاء الأمريكي في العديد من أحكامه،[1] هو معيار السببية الملائمة، حيث قضى – في نطاق النقل الداخلي: "بأنه إذا قابلت الطائرة فجأة منطقة باردة ذات سحب كثيفة، فتكون الثلج على أطراف الطائرة حتى ثقلت وفقدت توازنها وسقطت، ولم يكن الطيار قد استخدم الجهاز المضاد للثلج، فلا سبب بين عدم استخدام الجهاز المذكور وسقوط الطائرة، لأنها كانت سوف تسقط مع استخدام ذلك الجهاز إذ وظيفة هذا الجهاز هي منع تكون الثلج أصلا، لا إزالته بعد تراكمه، وقد ثبت أن الثلج تراكم على أطراف الطائرة بمجرد دخولها منطقة السحب".[2]

ج/ موقف القضاء الجزائري:

أخذ القضاء الجزائري بنظرية السبب المنتج مستمدا ذلك من القانون الفرنسي الذي كان يطبق على الإقليم الجزائري قبل صدور القانون المدني سنة 1975، حيث كان القضاء الجزائري يعتد مثله مثل القضاء الفرنسي بنظرية السبب المنتج، والتي تبناها فيما بعد المشرع الجزائري في التقنين المدني لعام 1975 من خلال نص المادة 182 منه.[3]

حيث تنشغل مسؤولية الناقل الجوي– استنادا لنص المادتين 145، 146 من قانون الطيران المدني الجزائري– بمجرد حدوث الضرر، ويفترض الخطأ في جانبه، ويفترض أن هذا الخطأ هو سبب الضرر، أما السببية التي تفترض هي السببية بين نشاط الناقل ووقوع الحادث، حيث يقع على عاتق المدعي عبء إثبات الضرر الذي يطالب بالتعويض عنه قد نجم عن الحادث.

[1] وقضى أيضا بأنه: "إذا شرع الطيار في الهبوط إلى مطار غير صالح لذلك، وزاح يطوف حوله يبحث عن ممر يهبط عليه، ولذلك سقطت الطائرة فجأة، فلا سببية بين خطأ الطيار في اختيار مطار غير صالح للهبوط وبين الحادث، لأن الطائرة سقطت وهي في الفضاء وقبل أن تهبط إلى هذا المطار ".

- Cour supr pennsylvania , 29/06/1935.

- مشار إليه في: ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 406 و407.

[2] C–A California, 30/06/1941

- مشار إليه في: ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 127.

[3] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 193، وعلي فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 276 و277.

وعليه فإن القضاء الجزائري يشترط لقيام العلاقة السببية بين الخطأ والضرر ما يلي:

أ- أن ينسب الفعل الضار إلى الناقل الجوي.

ب- أن يكون فعل الناقل سببا منتجا أو فعالا في إحداث الضرر.

ويمكن القول أن أغلب دعاوى التعويض تدور حول قيام رابطة السببية أو انقطاعها مما يبرز أهمية هذا الركن، حيث قضى بوجوب توافر رابطة السببية من خلال: "الخبرة المنجزة وكذا محضر المعاينة المذكورة أعلاه والمحرر يوم استلام البضاعة يعد قرينة عدم التسليم المطابق المنصوص عليه في المادة 152 من قانون الطيران المدني وبأن عمليات السرقة الحاصلة عليها تمت قبل استلامها من المرسل إليه وفي الوقت التي كانت تحت مسؤولية الناقل الجوي أي بالمطار وقبل خروجها منه ما يجعله طبقا لأحكام المادة 146 من نفس القانون المذكور أعلاه مسؤولا عما حدث للبضاعة، يتعين تعويض قيمتها للمدعية نظرا لعدم احترام الالتزامات التعاقدية المتفق عليها وبناء عليه يتعين التزام المدعي بدفع قيمة التعويض المحدد بعقد الحلول".[1]

ويظهر جليا أن القضاء الجزائري قد أخذ بهذه النظرية، ففي القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 2012/03/25 يقول القضاة: "حيث من المقرر قانونا أن الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه تحت حراسة الناقل الجوي حسب ما تنص عليه المادة 146 من قانون الطيران المدني وبالرجوع إلى ما خلص إليه الخبير أثناء المعاينة الميدانية تضرر كمية من البضاعة تمثلت في 13 عبوة من مادة معطر النعناع أي بخسارة قدرها 260 كلغ من هذه المادة كما تمت المعاينة عند وصول البضائع إلى المطار حسب تصريح الخبير ما يشير إلى أن الخسائر

[1] قرار مجلس قضاء الجزائر، الغرفة التجارية، بتاريخ 2011/02/27، قضية رقم 2010/6575، (غير منشور).

لحقت بالبضاعة قبل عملية تسليمها إلى المرسل إليه لما كانت تحت مسؤولية الناقل التي تعتبر مفترضة إلى غاية ثبوت العكس.

ويحث لم يقدم الناقل الجوي من وسائل يثبت من خلالها مساهمة المرسل إليه في حصول الخسارة للبضاعة وفقا للنص 149 من قانون الطيران المدني فإن المجلس قرر التصريح بمسؤولية الناقل جراء ما حصل للبضاعة من تلف وإلزامه بالتالي أن يسدد إلى الشركة المدعية ما توصل إليه الخبير من تقييم للأضرار..."[1]

ونستخلص مما سبق أن العلاقة السببية هي ركن أساسي من أركان مسؤولية الناقل الجوي فإذا توافر هذا الركن مع ركني الخطأ والضرر قامت المسؤولية، أما في حالة اشتراك عوامل أخرى مع خطأ الناقل أو أحد تابعيه تنتفي مسؤولية، وبالتالي فإن نظرية السبب المنتج هي النظرية الأصوب والأنسب سواء في مجال النقل الجوي للركاب أو البضائع، من خلالها أن يكون الضرر المتحقق نتيجة طبيعية لعدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدي وفقا للمجرى العادي للأمور.

---

[1] قرار مجلس قضاء الجزائر، الغرفة التجارية، الصادر بتاريخ 2012/03/25، قضية رقم 2011/6783. غير منشور.

المطلب الثاني:

نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي

يعد النقل الجوي مرفقا حيويا في مسيرة الدول وأحد الدعائم الأساسية التي ترتكز عليها الحياة الاقتصادية في العصر الحديث، خاصة بعد أن تقلص حجم المخاطر وتحقق عنصر الأمان من جهة، وتأمنت للطائرة من جهة أخرى التقنية الحديثة الهائلة التي تمكنها من ربط مكانين في العالم، تفصل بينهما مسافات شاسعة، في زمن قصير جدا.

ولما كان قواعد مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الدولية والداخلية لازمة لحل معظم المشاكل التي يثيرها تنفيذ عقد النقل الجوي، فإنه يغدو أمرا ضروريا تحديد النطاق العام الذي تسري فيه أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب متعاملي النقل الجوي من ركاب أو شاحنين سواء من حيث:

- وجود عقد النقل (الفرع الأول).
- الصفة الدولية للنقل الجوي (الفرع الثاني).
- الصفة التجارية للنقل الجوي (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

وجود عقد نقل

يتم النقل الجوي سواء كان دوليا أو داخليا بموجب عقد النقل وهو عبارة عن اتفاق يبرم بين الناقل الجوي من جهة، والمسافر أو مرسل البضاعة من جهة أخرى، بمقتضاه يتعهد الناقل بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد، وذلك مقابل أجر يدفعه المسافر أو مرسل البضاعة.

وعليه فإن الغرض الأساسي من العقد هو التغيير المكاني للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع من مكان إلى آخر، فإذا كان محل العقد شيئا آخر كعقد تجريب الطائرات، أو عقد تدريب الطيارين، فلا تعد عقود نقل، لأن التغيير المكاني فيها يعتبر عملية عرضية أو ثانوية يقتضيها تنفيذ العقد، وبالتالي لا تخضع لأحكام اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999 إذا كان النقل دوليا، وقانون الطيران المدني الجزائري لعام 1998 المعدل، إذا كان النقل داخليا، ومن ثم لا تخضع لأحكام المسؤولية المقررة فيها بل تخضع كل منها للقواعد الخاصة به في القانون الوطني الواجب التطبيق.

لكن التساؤل الذي يطرح: ما هي الاعتبارات التي يقوم عليها عقد النقل الجوي؟ وما هو القانون الواجب التطبيق عليها؟ وكيف يتم إثباته؟

أولا: الاعتبارات التي يقوم عليها عقد النقل الجوي.

يقوم عقد النقل الجوي على عدة اعتبارات أهمها:

أ/ الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي:

يعد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تطابق إرادة الناقل من جانب، وإرادة المسافر أو الشاحن من جانب آخر أي بمجرد توافق الإيجاب مع القبول.[1]

ويترتب على الرضائية في عقد النقل الجوي النتائج الآتية:

[1] مصطفى البنداري، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 340.

1) إن عدم تحرير وثائق النقل، أو تحريرها وعدم تسليمها إلى الراكب أو الشاحن لا يؤثر على صحة انعقاد العقد، ولا يتوقف انعقادها على شكل أو إجراء معين،[1] كتسليم تذكرة السفر إلى المسافر أو خطاب النقل الجوي للبضاعة إلى الشاحن، حيث أن هذه الوثائق يقتصر دورها على إثبات عقد النقل الجوي وشروطه، بحسبان أن هذا العقد هو دائما بالنسبة للناقل الجوي من العقود التجارية، ومن ثم يجوز للمسافر ومرسل البضاعة إثباته بكافة طرق الإثبات.[2]

2) إن عدم التزام المسافر بتسليم نفسه إلى الناقل، أو عدم تسليم الشاحن البضاعة المراد نقلها إلى الناقل لا يؤثر على صحة العقد، حيث أن انعقاده لا يتوقف على تقدم المسافر أو على تسليم البضاعة، لأن عقد النقل الجوي لا يعتبر من العقود العينية التي لا يتوقف انعقادها على اتخاذ إجراء معين أو تسليم شيء معين، ومن ثم لا يجوز للناقل أن يرفض التعاقد إذا تطابقت إرادة الطرفين، وإلا كان متعسفا ومخلا بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام متى تعلق النقل بخط جوي منتظم.[3]

3) كما يترتب على انعقاده تطبيق أحكام المسؤولية الناجمة عن إخلال الناقل الجوي بالتزاماته التعاقدية ومساءلة الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية، أو في حالة هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها، وكذلك عن الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع.

- **ثانيا: صفة الإذعان في عقد النقل الجوي:**

نظرا لكون عقد النقل الجوي من العقود الرضائية، إلا أنه يعبر عن تعارض مصالح أطرافه، لذا فإنه من الصعوبة بمكان تحقق المساواة الكاملة بين الحقوق والالتزامات كل من الناقل من جهة والمسافر والشاحن من جهة أخرى[4].

---

[1] T-G-inst-Grenoble, 01/07/1970, RFDA 1970, p 445.

[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 123.

[3] مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 331. عصام جركو، مسؤولية الناقل الجوي، ومايثار حول عقود مكاتب التسفير والسياحة، مجلة المحامون (سورية) العدد 11، سنة 1982، ص 1218 وما يليها.

[4] BROUSSOLLE (D), le droit des transports de personnes, PUF, Paris 1995, p107 ets.

لذلك يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان *Contrat d'adhésion* التي تتميز بعدم تكافؤ أطراف العقد حيث ينفرد الناقل الجوي بتحديد المضمون التعاقدي للاتفاق من خلال تنظيم شروط النقل وأحكامه، أما المسافر أو الشاحن ليس لهما حق التفاوض مع الناقل الجوي في مرحلة ما قبل التعاقد بشأن البنود الواردة في العقد، بل وأكثر من ذلك، فقد لا يعلم المسافر أو الشاحن بشروط العقد إلا أثناء تنفيذ العقد بعد تسلمه تذكرة السفر أو خطاب النقل الجوي، ومن ثم فإن قبول هذه الشروط بحالتها لا يكون إلا نوعا من الإذعان لمشيئة الناقل الجوي.[1]

ويعتبر قطاع النقل الجوي من المرافق الحيوية التي يصعب على الإنسان الاستغناء عنها،[2] لذلك فإن مصدر الإذعان يأتي من المركز الاقتصادي القوي لأحد طرفي العقد الذي يملي شروطه على الطرف الآخر، فالناقل الجوي هو في مثل هذا المركز بالنسبة لكل من المسافر والشاحن، اللذان يوجدان في مركز الطرف الضعيف، والقول بغير ذلك معناه مصادرة حق المسافر أو الشاحن في التمتع بخدمة النقل، نظرا لتوحيد شروط النقل بوجه عام، من خلال توحيد نماذج العقود وتوحيد الشروط والأحكام التي تتضمنها.[3]

وتتمثل حماية الطرف الضعيف في عقد النقل من جانبين:

الأول: حماية تشريعية، حيث وضع المشرع بعض القيود التي تحد من تعسف الناقل كما هو الحال بالنسبة إلى تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو تخفيف التعويض المنصوص عليه قانونا واعتبارها كأن لم تكن من خلال نص المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة والمادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999.

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 275.

[2] CARTOU (L), OP. CIT, p 2.

[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 159.

الثاني: حماية قضائية حيث يجوز للقاضي الحكم ببطلان الشروط التعسفية أو التخفيف منها رعاية لمصلحة الطرف المذعن وكذلك تفسير نصوص أو العبارات الغامضة في العقد عند الشك في صالح الطرف المذعن سواء أكان المسافر أو الشاحن.[1]

ج/ الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي:

يعتر عقد النقل الجوي من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي، سواء النسبة إلى الناقل، أو بالنسبة لنقل الأشخاص أو نقل البضائع.

1) بالنسبة إلى الناقل:

يراعي كل من المسافر أو الشاحن عندما يتعاقد مع شركة الطيران بذاتها مجموعة من الاعتبارات قد لا تتوافر في غيرها من شركات النقل الأخرى، مثل السمعة التجارية والانضباط في مواعيد الرحلات، ومستوى الخدمات التي يحظى بها المسافر أثناء الرحلة الجوية، وكذلك اعتبارات الأمان والراحة وغير ذلك من الاعتبارات.[2]

كما يجب على شركة الطيران التي يتعاقد معها المسافر أو الشاحن تنفيذ الرحلة الجوية المتفق عليها وليس لها حق إحالتها إلى شركة طيران أخرى، رغم أنه يحق لها إحالة الرحلة إلى شركة نقل أخرى في بعض الأحوال خاصة في أوقات الذروة كما هو الحال في مواسم الحج أو الاصطياف.[3]

2) بالنسبة لنقل الأشخاص:

أكدت الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (*IATA*) الاعتبار الشخصي في النقل الجوي للأشخاص لذلك فإن تذكرة السفر شخصية تصدر باسم راكب معين، ولا يجوز

---

[1] لإيثار أي إشكال من وجود الإذعان في ذاته، كظاهرة قانونية، ولكن المشكلة في التعسف والإجحاف الناشئ عن الإذعان، مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 345 و346.

[2] LACOUR (J), la nature juridique du contrat de transport de personnes, RFDA 1953, p 479.

[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 164. حمد الله محمد حمد الله، النظام القانون لإيجار الطائرة، مجلة الدراسات القانونية، جامعة أسيوط، العدد 22 سنة 1999، ص97 وما يليها.

لغير من ورد اسمه بها أن يستعملها ولا تجيز له نقل حق السفر المقرر بموجبها لشخص آخر، أو التنازل عنها دون موافقة الناقل المسبقة، وإلا كان المنازل إليه في حكم المسافر خلسة ولا يكون الناقل الجوي ملتزما في مواجهته بأي التزام.[1]

كما تجيز شركة الطيران– في بعض الأحيان– للمسافرين طلب القيام بالرحلة على متن طائرات شركة طيران أخرى، فتقوم الشركة الأصلية، حال موافقتها على هذا الطلب بتظهير تذكرة السفر إلى الشركة الثانية[2].

3) بالنسبة لنقل البضائع:

يربط عقد النقل الجوي للبضائع بين الناقل الجوي والشاحن، لكن قد يتدخل شخص ثالث يعرف بالمرسل إليه تتقرر له بعض الحقوق أو يتحمل بعض الالتزامات من خلال وثيقة تعرف بخطاب النقل الذي يمثل البضاعة المنقولة مما قد يثير بعض التردد في إضفاء هذا الوصف على هذا العقد ويرجع ذلك إلى سببين:

الأول: قابلية خطاب النقل الجوي للتداول بالطرق التجارية عن طريق التظهير أو التسليم إذا كان إذنيا أو لحامله بحسب الأحوال.

الثاني: حلول المرسل إليه –في بعض الأحوال– محل المرسل في حقوقه والتزاماته في مواجهة الناقل.[3]

بيد أن تداول خطاب النقل على وصف عقد نقل البضائع الجوي من عقود الاعتبار الشخصي[4] لا يعدو أن يكون تصرفا في البضاعة محل النقل فحسب مع بقاء العقد بين الناقل والشاحن ولا يمكن اعتبار تدخل المرسل إليه بمثابة تنازل من جانب الشاحن عن عقد

---

[1] CARTO (L), . OP. CIT. p 2 ETS.

[2] صبحي عرب، محاضرات في القانون التجاري، الإسناد التجارية، دون ذكر دار النشر، 1999-2000 ، ص 174 و 175.

[3] مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 347.

[4] WAGUE (H.G), le transporteur de fait, PUAM-AIX-en-Provence, 2011, p106.

النقل الجوي لمصلحة من ظهر إليه الخطاب أو تم تسليمه إليه[1]، فمتى تعاقد الناقل الجوي مع الشاحن ظلت الروابط القانونية قائمة بينهما لا ينفيها تدخل المرسل إليه أو تداول خطاب النقل، ولا يجوز للشاحن التنازل عن العقد إلا بموافقة الناقل الجوي إذا ثارت الحاجة إليه.[2]

ثانيا: القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي وكيفية إثباته.

بحكم أن الغرض الأساسي من عقد النقل الجوي هو التغيير المكاني للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع من مكان إلى آخر يدفعنا إلى البحث عن القانون الواجب التطبيق عليه (أ) وعن كيفية إثباته (ب).

أ/ القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي.

يتميز النقل الجوي على حداثته بتنظيمه على المستوى الدولي قبل أن تناوله التشريعات الوطنية في معظم الدول بأي أحكام خاصة باستثناء بعض الدول الرائدة في مجال الطيران المدني، حيث انصرفت الجهود إلى تنظيم مسؤولية الناقل الجوي في هذا النقل وبخاصة للحد من مشاكل تنازع القوانين التي يثيرها، فأبرمت اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 من أجل "توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي" بغية التخفيف من حدة تنازع القوانين الوطنية للدول الأطراف فيها.[3]

وتكمن أهمية تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي في عدة مسائل أهمها:

1) نظمت اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 الأحكام الموضوعة الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي من حيث شروط انعقادها والحد الأقصى المقرر لها إلا أنه أغفلت بعض المسائل الجوهرية كتحديد طبيعة الضرر القابل للتعويض ماديا كان أو معنويا ومن

---

[1] صبحي عرب، المرجع السابق، ص 174.

[2] سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة 1989، ص 190.

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 18 وما يليها. محمد حسني عباس، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982، ص65 وما سلسها.

لهم الحق في طلب التعويض وأيضا رابطة السببية بين الضرر الذي أصاب الراكب أو البضاعة وفعل الناقل الجوي، تاركة هذه المسائل لحكم القانون الداخلي الواجب التطبيق على النزاع،[1] واكتفت بتقرير حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي غير قابل –كقاعدة– للتجاوز، ولاشك أن عدم تنظيم هذه المسائل في هاتين الاتفاقيتين يعد من الثغرات القانونية في التشريع الدولي لأن هذه المسائل تختلف فيها الأنظمة القانونية الوطنية اختلافا كبيرا، مما يؤدي إلى اختلاف الحلول بالنسبة للمضرورين من نظام القانوني إلى آخر.

2) كما تكمن أهمية تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي عند تحريك دعوى المسؤولية في نزاع يشتمل على عنصر أجنبي من خلالها يحق للمدعي رفع الدعوى –وفقا لاختياره– إما أمام محكمة إقامة الناقل أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد،[2] استنادا لنص المادة 1/28 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بالإضافة إلى الخيار الخامس الذي أضافته اتفاقية مونتريال 1999 والمتمثل في الولاية القضائية الخامسة استنادا لنص المادة 33 الفقرة الثانية من الاتفاقية فإذا ما تم رفع الدعوى أمام أي من المحاكم السالفة الذكر، فإن المحكمة التي يرفع أمامها دعوى المسؤولية هي التي تقوم بتحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي طبقا لما هو مقرر في قانونها الوطني.[3]

غير أن رفع دعوى المسؤولية أمام المحاكم الجزائرية من أجل تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي استنادا لنص المادة 28 الفقرة الثانية من اتفاقية وارسو يستوجب الرجوع إلى نص المادة 18 مدني التي تقتضي من القاضي عند بحثه عن القانون الواجب التطبيق البحث أولا عن القانون الذي اختاره المتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 347. وما يليها.

[2] LUREAU (L), La responsabilité du transporteur aérien, op.cit, p 238 et 239.

[3] علي بابكر إبراهيم بابكر، مفهوم عقد النقل الجوي في بعض التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية، مجلة كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، العدد 4 لسنة 2012، ص414 وما يليها.

بالمتعاقدين أو بالعقد وفي حالة عدم إمكان ذلك يتعين على القاضي تطبيق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة وفي حالة عدم إمكان ذلك يطبق القاضي قانون محل إبرام العقد.[1]

كما استبعد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 24 مدني تطبيق أحكام القانون الأجنبي الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي استنادا لنص المادة 18 مدني متى تبين له أن أحكام هذا القانون الأجنبي مخالفة للنظام العام أو الآداب العامة في الجزائر أو ثبت له الاختصاص بواسطة الغش نحو القانون، حيث يتعين على القاضي تطبيق أحكام القانون الجزائري محل القانون الأجنبي المخالف للنظام العام والآداب العامة ليكون هو القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي ومن ثم أحكام المسؤولية الواردة فيه.[2، 3]

3) كما تثار مسألة التنازع بين اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولات المعدلة لها لأن البروتوكولات التي دخلت حيز التنفيذ لم يتطابق عدد الدول التي صادقت عليها مع عدد الدول التي صادقت على اتفاقية وارسو الأصلية، من هنا تبرز أهمية القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي هل يتم تطبيق أحكام اتفاقية وارسو الأصلية أم أحكام البروتوكولات المعدلة لها.[4]

انقسم الفقه في ذلك إلى اتجاهين:

- **الاتجاه الأول:** يتزعمه الفقيه *ManKirwics* الذي يرى أنه في حالة قيام التنازع بين اتفاقية وارسو الأصلية من جهة والبروتوكول المعدلة لها من جهة أخرى، فإنه يتعين تطبيق الاتفاقية

[1] تنص المادة 18 مدني على أن: "يسري على الالتزامات التعاقدية القانون المختار من لمتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو العقد"
- وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة، وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق قانون محل إبرام العقد..."

[2] علي علي سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثالثة، 1991، ص 148 وما يليها.

[3]- فيما يخص النقل الجوي الداخلي أقرت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 14/ 2003/10 ، حول القانون الواجب التطبيق على أنه: " حيث يتبين من القرار المطعون فيه أنه اعتبر أن القانون التجاري نص على عقد نقل البضائع والأشخاص ولم ينص عليه المشرع في عقد نقل البضائع طالما أن الحيوانات المنقولة في قضية الحال هي بضاعة حية اشتريت قصد تربيتها وإعادة بيعها.
حيث يتبين من الحكم المعاد أن المدعية الطاعنة شركة التأمين (كات) أسست طلبها للتعويض على المادة 146 من قانون الطيران ومع ذلك تجاهله المجلس.
- حيث أن وجود النص يحول دون الاجتهاد وبقيام المجلس بالمقارنة مع القانون التجاري يكون أخطأ في تطبيق القانون بعدم أخذه بأحكام قانون الطيران المدني رقم 06/98 في 1998/06/27.
- وضمن هذه الظروف يتعين نقص وإبطال القرار المطعون فيه."، قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 322836 الصادر بتاريخ 2003/10/14، المجلة القضائية- العدد الثاني لسنة 2003، ص181 وما يليها.

[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 114 و115.

باعتبارها القدر المتيقن المشترك بين دولة القيام ودولة الوصول الذي ارتضاه المتعاقدان لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي بينهما أضف إلى ذلك أن الأعمال التحضيرية لبروتوكول لاهاي لا يوجد فيها ما يؤكد أن التصديق على بروتوكول لاهاي يعني انسحاب الدولة المصدقة من الاتفاقية الأصلية.[1]

وقد أخذ القضاء الأمريكي بهذا الاتجاه في قضية الطائرة التابعة للخطوط الجوية الكورية التي تم إسقاطها من قبل المقاتلات السوفياتية بتاريخ 1983/09/01 والتي طالب ورثة أحد الضحايا في دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بالتعويض عما أصابهم من أضرار استنادا لأحكام اتفاقية وارسو الأصلية بحكم أن الرحلة الجوية كانت تربط الولايات المتحدة الأمريكية وهي طرف في اتفاقية وارسو الأصلية ولم تكن بعد قد انضمت إلى بروتوكول لاهاي 1955 وبين كوريا الجنوبية وهي طرف في بروتوكول لاهاي ولم تكن –وقت النزاع– طرف في اتفاقية وارسو الأصلية.

وقضت محكمة مقاطعة كولومبيا *Cour District of Columbia* بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو بحكم أنها القاسم المشترك بين كل من الولايات المتحدة الأمريكية وكوريا الجنوبية التي تعد طرفا فيها بمجرد مصادقتها على بروتوكول لاهاي المعدل لها استنادا لنص المادة 21 منه.[2]

- **الاتجاه الثاني:** يتزعمه الفقيه *Gérard Cas* والذي يرى ضرورة الرجوع إلى القانون الوطني الواجب التطبيق وفقا لقواعد الإسناد في قانون القاضي الذي ينظر النزاع مستبعدين تطبيق اتفاقية وارسو قبل تعديلها أو بعد تعديلها ويرجع ذلك أن محاكم الدول التي انضمت إلى الاتفاقية والبرتوكول المعدل لها لا يمكنها تطبيق اتفاقية وارسو الأصلية قبل تعديلها بسبب

---

[1] MANKIEWICZ (R.H), conflits entre la convention de Varsovie et le protocole de la Haye op, cit, p 239.

[2] Affaire N° 83-0345 (MDL, N°565) (DDC. Aug. 22, 1989), cité par : Du BUC (C.E) Les dommages et intérêts punitifs et la convention de Varsovie ou l'alchimie juridique, R.F.D.A.S 1991, p 45.

مخالفتها للنظام العام في قانونها الداخلي ولا يمكنها أيضا تطبيق أحكام بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية نظرا لعدم انضمام الدولة الأخرى إليه.[1]

كما تثار مسألة التنازع بين اتفاقية وارسو 1929 المعدلة واتفاقية مونتريال 1999 التي دخلت حيز النفاذ في 4 نوفمبر 2003 من حيث القانون الواجب التطبيق على النزاع المتعلق بالنقل الجوي الدولي خاصة وأن العديد من الدول لم تنضم بعد إلى اتفاقية مونتريال 1999 من بينها الجزائر، مع العلم أن تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999 على النقل الجوي الدولي ومن تم تطبيق أحكام المسؤولية الواردة فيها تشترط أن تكون نقطتا القيام والوصول –وفقا للعقد المبرم بين الأطراف– واقعتين إما في إقليم دولتين كل منهما طرف في اتفاقية مونتريال 1999، أو وقوع النقل الجوي بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية.[2]

مما يثير التساؤل حول الاتفاقية الواجبة التطبيق على عقد النقل الجوي إذا كانت إحدى دولتي القيام أو الوصول لم تنظم بعد إلى اتفاقية مونتريال لعام 1999؟

إن العمل باتفاقية مونتريال 1999 لا يعني بالضرورة إلغاء مباشر لنظام وارسو، ذلك أن المادة 55 من اتفاقية مونتريال 1999 تحدد أولوية تطبيق الاتفاقية الجديدة تجاه نظام وارسو، وذلك بهدف الحيلولة دون فسح المجال أمام الدولة المتعاقدة لتفسير المرحلة الانتقالية حسب رغبتها الخاصة، بالإضافة إلى أن شركات الطيران التي تنتمي إلى الدول التي صادقت على اتفاقية مونتريال 1999، أصبحت تخضع لأحكام اتفاقية مونتريال، ومن تم لأحكام المسؤولية الواردة فيها.[3]

---

[1] GERARD CAS, (G) , les sources du droit des transports aériens, op, cit, p 46 etc

[2] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 61 و62.

[3] NAVEAU (J),(M) GODFROID, et FRUHLING (P), Précis de droit Aérien, op-cit, p 307 et 308.

وعليه فإن تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية ينحصر على المجال الوطني للدولة المتعاقدة فقط، أما الدول التي لم تصادق على اتفاقية مونتريال 1999 يبقى فيها العمل ساريا بنظام وارسو لذا فإن شركات النقل الجوي التي تعمل على نفس الخطوط تخضع في المرحلة الانتقالية إلى أحكام النظامين معا، وهذه المرحلة الانتقالية ستستمر بطبيعة الحال إلى أن تصادق آخر دولة من دول اتفاقية وارسو على اتفاقية مونتريال 1999.[1]

ب/ دور وثائق النقل الجوي في الإثبات:

الأصل أن عقد النقل الجوي، كسائر العقود التجارية يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، أما إذا كان العقد مدنيا بالنسبة للمسافر أو الشاحن فلا يجوز للناقل الجوي إثباته في مواجهتهما إلا بإتباع طرق الإثبات المدنية أي بالكتابة أو ما يقوم مقامها.[2]

إلا أن الكتابة فيما يتعلق بالنقل الجوي تحتمها الضرورة العملية وتمليها الظروف التي تحيط بالعملية، ذلك أن الإثبات في هذا النوع من العقود تصل إلى درجة من الأهمية الخاصة، وأن الاتفاق المبرم بين الناقل والمرسل إليه يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضاعة موضوع النقل، وكذلك مواعيد التسليم والتسلم وغير ذلك من الأمور المتعلقة بتنفيذ وإثبات عقد النقل الجوي سواء تعلق الأمر بنقل الركاب أو البضائع.[3]

وتكمن أهمية دور وثائق النقل الجوي في الإثبات من خلال تفاوت نطاق تدخل المشرع على المستويين الدولي والوطني بتنظيم النقل ودورها في الإثبات بين نقل الركاب ونقل البضائع ففي الأولى ينحصر تدخل المشرع في أضيق الحدود، بينما يتسع نطاق تدخل المشرع في مجال نقل البضائع.

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 63 و64.
[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 156.
[3] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، إسكندرية، 1992، ص 270 و271.

1) دور وثائق النقل في إثبات عقد النقل الجوي لركاب:

يلتزم الناقل الجوي بتسيلم الراكب تذكرة سفر وإيصال نقل الأمتعة يتضمنان بيانات معينة وإلا سقط حقه في التمسك بأحكام تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها.

أ). تذكرة السفر (***Billet de passage***): ألزمت المادة 3 من اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 الناقل الجوي أن يسلم الراكب تذكرة سفر تتضمن بعض البيانات الضرورية التي أوجزتها اتفاقية مونتريال 1999 في بيانين أساسيين وهما:

1-بيان نقطتي القيام والوصول.

2-بيان محطة توقف واحدة على الأقل التي تقصدها الطائرة أثناء رحلتها عندما تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة وكان هناك رسو في أراضي دولة أخرى.

كذلك على الناقل أن يعطي للراكب إشعارا خطيا بخضوع النقل إن كان دوليا لأحكام اتفاقية مونتريال 1999 بما فيها من تحديد مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية أو في حالة هلاك أو فقدان الأمتعة أو تلفها أو في حالة التأخير.[1]

وطبقا للتشريعات الدولية والوطنية فإن البيانات المدونة بتذكرة السفر لها حجية في الإثبات فإصدار تذكرة السفر يدل على إبرام عقد النقل الجوي وعلى الشروط التي تتضمنها كتحديد مكان القيام ومكان الوصول وتضمنت بيانا بأجرة النقل واشتملت على ما يفيد قيام الراكب بحجز مكان له على متن الطائرة في رحلة معينة إلا أن حجيتها في الإثبات لا تعدو أن تكون إلا نسبية إذ يمكن إثبات عكس ما ورد فيها سواء فيها يتعلق بانعقاد عقد النقل أو فيما يتعلق بالشروط المدونة به.[2]

---

[1] SCAPEL (C), Transport Aérien : « E-Ticket » obligatoire, R.D.com. 2008, p 73 et 74.

[2] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 144 و 145.

كما أن عدم وجود وثيقة النقل أصلا أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على قيام عقد النقل وصحته لذلك فإن تذكرة السفر ليست السبيل الأوحد لإثبات عقد النقل الجوي بل يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات لكون عقد النقل الجوي من العقود التجارية بالنسبة إلى الناقل ومن تم فللمسافر حرية إثباته في مواجهة الناقل بكافة طرق الإثبات طبقا لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية.[1]

أوجبت التشريعات الدولية والوطنية على الناقل الجوي أن يسلم المسافر إيصال أو قسيمة نقل الأمتعة المسجلة وهي عبارة عن بطاقة تعريف عن كل وحدة من الأمتعة المسجلة ويفيد إصدار هذه البطاقة في تحديد عدد وحدات الأمتعة المسجلة المسلمة إلى الناقل الجوي.

وقد تتضمن هذه البطاقة بيانا يفيد إعلان المسافر أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول نظرا لقيمتها، ويكون له انعكاس على قدر التعويض الذي يلتزم الناقل الجوي بدفعه في حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها.[2]

ويترتب على عدم تسلم بطاقة نقل الأمتعة المسجلة سقوط حق الناقل في الاستفادة من تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها من جهة، ولا يكون له أي تأثير على وجود عقد النقل أو صحته أو إثباته من جهة أخرى بحيث يكون من الممكن إقامة الدليل عليه بكل طرق الإثبات، ومتى قام الدليل على وجود عقد النقل الذي تسري عليه التشريعات الدولية أو الوطنية فإن أحكامها تنطبق بصرف النظر عن عدم وجود بطاقة الأمتعة أو عدم اشتمالها على بيانات معينة وعلى ذلك يكون عقد النقل صحيحا ولو لم يسلم الناقل للمسافر بطاقة

---

[1] علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965، ص 133 و134.

[2] DEJUGLART. (M), Traité de droit Aérien, T 1, L.G.D.J, Paris, 1989, 2e édition par DUPONTAVICE, (E) Jacqueline DELAROCHERE. (D.J) , (G. M)., N° 2395, p 1063.

عن الأمتعة المسجلة أو إذا سلم للمسافر بطاقة الأمتعة لا تتضمن على بيانات معينة أو فقدها وسواء كانت هذه البطاقة تتضمن أو لا تتضمن البيانات الخاصة بالأمتعة المسجلة.[1]

ومع ذلك فإن بطاقة الأمتعة تعتبر حجة على وجود عقد النقل وعلى الشروط التي يتضمنها غير أنها لا تعتبر دليلا قاطعا بل تعد قرينة بسيطة يمكن إقامة الدليل على عكسها.[2]

2) دور وثائق نقل البضاعة في الإثبات ومدى تمثيل البضاعة:

أوجبت التشريعات الدولية والوطنية إصدار وثيقة نقل البضائع تتضمن البيانات الخاصة بالبضاعة المشحونة التي تثبت ذاتيتها ومواصفاتها والبيان المتعلق بدولية النقل في مفهوم الاتفاقية إذا كان النقل الجوي دوليا.[3]

والأصل أن وثيقة الشحن الجوي تحرر من قبل الشاحن، ومع ذلك يجوز أن يحررها الناقل، حيث يكون في هذه الحالة نائبا عن الشاحن في هذا التصرف ويجب على الناقل في هذه الحالة أن يسلم الشاحن إيصالا بتسلم البضاعة محددا فيها مواصفاتها بما يكفل التعرف عليها، والسماح له بالإطلاع على البيانات المسجلة في الوثيقة.[4]

وتقوم وثيقة نقل البضائع بوضيفتان: فهي من جهة أداة إثبات عقد النقل الجوي للبضائع وما يتضمنه من شروط كما أنها دليل على تسلم للناقل البضاعة المشحونة على الطائرة من جهة أخرى ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

[1] MERCADAL (B), Transports Aériens, Rép.com, Dalloz, N° 54 p 11.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، الثانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 210 و211.

[3] أطلقت اتفاقية مونتريال 1999، على خطاب النقل الجوي تسمية جديدة هي "وثيقة الشحن الجوي"، في النسخة العربية للاتفاقية، بينما ظل المصطلح الأول واردا في النسخ المحررة باللغات الأخرى، أما المشرع الجزائري فقد أطلق عليها تسمية "رسالة النقل الجوي".

[4] تحرر وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ، الأولى تحمل عبارة "للناقل" يوقع عليها الشاحن، والثانية عبارة "للمرسل إليه" ويوقع عليها كل من الناقل والشاحن، أما الثالثة فيوقع عليها الناقل ويسلمها للشاحن بعد قبول البضاعة، وفي حالة تعدد الطرود يتوجب على الشاحن تحرير وثيقة نقل الجوي عن كل طرد.

أ). دور وثيقة نقل البضائع في الإثبات:

تكمن حجية وثيقة النقل الجوي للبضائع في نقطتين أساسيتين وهما:

-**النقطة الأولى:** تتمثل في مدى حجية وثيقة النقل من حيث البيانات الواردة بها والتي من خلالها يجب التمييز بين نوعين من البيانات:

النوع الأول: يتمثل في البيانات المتعلقة بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وعدد الطرود فإن وثيقة النقل تعتبر حجة بما ورد فيها هذه الحجية مجرد قرينة بسيطة على إبرام العقد وتسلم البضاعة وعلى صحة البيانات المدونة فيها ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

ومع ذلك فإن هذه القرينة تنقلب إلى قرينة قاطعة إذا ما تعلقت بالنوع الثاني من البيانات الخاصة بطبيعة البضاعة أو بكميتها أو يحجمها أو بحالتها وكان مثبتا في وثيقة نقل البضائع وأن الناقل قد تحقق من صحتها في حضور الشاحن.[1]

-**النقطة الثانية:** تتمثل في حجية وثيقة النقل في العلاقة بين الناقل والمرسل والمرسل إليه حيث تعتبر وثيقة نقل البضائع حجة فيما ورد بها من بيانات وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك، حيث يجوز لأي من طرفي عقد النقل الاحتجاج بوثيقة النقل وبما ورد بها من بيانات التي يستوجب التشريع الدولي والوطني ذكرها على وجه الخصوص حيث أن تخلف بعض هذه البيانات ينقص دون شك من قيمة وثيقة النقل كدليل إثبات المضمون الاتفاقي للعقد.[2]

غير أن المادة التاسعة من اتفاقية مونتريال 1999 قد ألغت الجزاء الذي كان يترتب سابقا بموجب اتفاقية وارسو على عدم تنظيم وثيقة نقل البضاعة جوا أو على عدم توافر البيانات التي يجب أن يتضمنها وأكدت على أن ذلك لا يؤثر في وجود أو صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بقيام وتحديد

---

[1] CHAUVEAU (P) Droit Aérien, op.cit, p 132 et 133.

[2] PICARD (M), Le Droit Aérien, inp-Université Fouad 1er, LE Caire, 1949, p 133 ets

مسؤولية الناقل الجوي التي تثبت بمجرد إثبات الضرر بمقارنة وثيقة النقل الجوي الخاصة بالبضاعة –إن وجدت– بحالة البضاعة عند تسليمها للمرسل إليه فإذا ذكر بالوثيقة أن البضاعة سليمة ووجدت تالفة عند الوصل، ومعنى ذلك أنها تلفت وهي تحت حراسة الناقل الجوي وحتى إذا لم يدون بالوثيقة شيء عن حالتها، أي أنّ، الناقل قد تسلمها بحالة جيدة وإلا كان قد دون تحفظات خاصة بها في الوثيقة من تم يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي لحق البضاعة.[1]

غير أن حجيتها في الإثبات تعد حجية نسبية في العلاقة بين الناقل والمرسل حيث يجوز للناقل نفيها بإثبات أنه تلقى البضاعة غير سليمة إذا كان التلف خارجيا أما إذا كان التلف داخلي فلا قرينة بشأن ثبوته بل على المرسل إليه إثبات أن التلف قد أصاب البضاعة وهي في عهدة الناقل ويكون ذلك عادة بإثبات أنه حديث العهد أو أنه ناتج عن إحدى عمليات النقل والسبب في ذلك أن الناقل عندما يتسلم البضاعة من المرسل لا يفحصها من الداخل ولا يدون في الوثيقة شيئا عن حالتها الداخلية.[2]

ب). دور وثيقة النقل الجوي في تمثيل البضاعة:

يمثل سند الشحن البحري البضاعة المنقولة بحرا ويمكن تداول البضاعة –أثناء الرحلة البحرية– عن طريق تداول سند الشحن ذاته وقياسا على سند الشحن البحري، يثار التساؤل عن مدى تمثيل وثيقة النقل الجوي للبضائع المنقولة جوا من جانب، ومدى إمكانية تداول وثيقة النقل من جانب آخر.

- وقد انقسم الفقه حول المسألة إلى اتجاهين:

[1] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 213.
[2] يجوز للمرسل أو المرسل إليه أو الناقل الاستناد إلى وثيقة النقل كسند كتابي في إثبات أي مسألة من مسائل التي يثور حولها النزاع عند تنفيذ العقد متى ورد بشأنها بيان في الوثيقة، أما العناصر التي لم يرد بشأنها بيان فيجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات تطبيقا لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.

الاتجاه الأول: ينكر الصفة التمثيلية لوثيقة النقل الجوي للبضائع مستندين في ذلك إلى قصر الرحلة الجوية مقارنة بالرحلة البحرية، مما يقلل من فرض إجراء عمليات على البضاعة، وهي في حراسة الناقل، ويجرد قابلية السند للتداول من كل قيمة عملية.[1]

الاتجاه الثاني: يذهب إلى القول بتمثيل وثيقة النقل الجوي للبضائع مستندين في ذلك إلى ثبوت حق المرسل على البضاعة والتصرف فيها بأي نوع من التصرفات متى كان حائزا على مستند النقل، كما يستطيع المرسل الذي بيده مستند النقل الأمر بتسليمها إلى مرسل إليه آخر أو طلب إعادتها إليه أو نقلها إلى مكان آخر، مما يفيد تمثيل وثيقة النقل للبضاعة.[2]

أما عن قابلية تداول وثيقة النقل الجوي للبضائع فقد حسم فيها بروتوكول لاهاي من خلال نص المادة 9 منه (التي عدلت المادة 15 فقرة 03 من الاتفاقية) التي أقرت بقابلية مستند النقل للتداول ومن تم تمثيله للبضاعة محل النقل، غير أن الواقع العملي يقر خلاف ذلك حيث أن المادة 9 من الشروط العامة لإياتا *« IATA »* التي توجب أن يكون مستند النقل اسميا، ومن ثم لا تسلم البضائع إلا إلى المرسل إليه الوارد اسمه بمستند النقل ويرجع السبب في ذلك إلى صعوبة التصرف في البضاعة أثناء الرحلة الجوية نظرا للسرعة الفائقة للطائرة، ومنتم إنجاز الرحلة الجوية في فترة زمنية قصيرة.[3]

الفرع الثاني:

الصفة الدولية للنقل الجوي.

يتميز النقل الجوي بالصفة الدولية لما تتصف به الطائرة من سرعة فائقة في اجتياز الحدود السياسية بين الدول في زمن قصير تعجز عن تحقيقه وسائل النقل الأخرى اعتبرت بحق أداة اتصال دولي وقاري.

---

[1] RIESE et LACOUR, Précis de droit Aérien international et suisse, L.G.D.J, Paris 1951, p 262 et 263.

[2] GEORGIADES (E), Aperçu critique sur la lettre de transport Aérien, RFDA 1966 , p 87 ets.

[3] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 96.

- DEJUGLART (M), Traité de droit aérien, T-1, 2éd, par : DUPONTAVCE (E) DELAROCHER (J-D) MILLIER (G-M), op.cit, N° 2626, p 1090.

ونظرا لطبيعة الدولية للنقل الجوي تطلب الأمر ضرورة وضع قواعد دولية موحدة تحكم عقد النقل الجوي الدولي، ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي هي أهم المسائل المتولدة عن عقد النقل وأكثرها إثارة أمام القضاء واهتمام الفقه، لذلك كان اختيار نظام دولي موحد يحكم تلك المسؤولية تراعى فيه كل هذه الاعتبارات وتوفق بين المصالح المتعارضة للناقلين من جهة والمتعاملين من ركاب وشاحنين من جهة أخرى.

ولقد أفضت الجهود المبذولة –منذ عام 1925– إلى وضع تشريعات دولية تهدف إلى توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي سواء في اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها أو في اتفاقية مونتريال 1999 اللتان تشترطان لتطبيق أحكامها على النقل الجوي ومن تم تطبيق أحكام المسؤولية الواردة فيهما أن يكون النقل الجوي دوليا (أولا)، كما حددت بعض أنواع النقل الجوي الدولي التجاري تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقيتين لاعتبارات خاصة ومتعددة (ثانيا).

أولا: النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999.

يتجلى موقف التشريع الدولي من النقل الجوي الدولي من خلال نص الفقرة الثانية للمادة الأولى من اتفاقيتي وارسو ومونتريال، حيث أخذ بالمفهوم الضيق الذي قصر هذا المعنى على النقل الذي يتم بين الدول الأطراف فيهما (أ) طبقا لضوابط جغرافية معينة (ب) بالإضافة إلى دور إرادة طرفي عقد النقل تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي (ج).

أ/ الدول الأطراف في اتفاقيتي وارسو أو مونتريال:

يكون النقل الجوي دوليا –حسب مفهوم اتفاقيتي وارسو ومونتريال– عندما يتم بين دولتين كل منهما طرف سام متعاقد "*HAUTE PARTIE CONTRACTANTE*" ويقصد بالطرف السامي المتعاقد الدولة التي قامت بالتصديق على المعاهدة أو الانضمام إليها.

وقد أخذ القضاء في معظم الدول –في مجال النقل الجوي– بهذه القاعدة،[1] وعليه فقد تم الأخذ بالمفهوم الضيق للصفة الدولية للنقل سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال، والحكمة من ذلك عدم امتداد سريان هاتي الاتفاقيتين إلى دول لم تصادق عليهما لأن محاكم هذه الدول قد تمتنع عن تطبيقها.[2]

لكن التساؤل الذي يطرح: هل تكتسب الدولة صفة الطرف السامي المتعاقد بمجرد التوقيع على الاتفاقية أم يتطلب التصديق عليها من أجل اكتسابها؟

بالرجوع إلى اتفاقية وارسو 1929 الأصلية لم تحدد معنى عبارة الطرف السامي المتعاقد إلا أن الفقه والقضاء قد استقر على أن الدولة لا تكتسب صفة الطرف السامي المتعاقد في الاتفاقية إلا بعد المصادقة عليها أما التوقيع على الاتفاقية لا يكفي لاكتساب هذه الصفة.[3]

ثم جاء بروتوكول لاهاي 1955 المعدل للاتفاقية الأصلية وحسم الأمر من خلال نص المادة السابعة عشرة منه والتي أقرت أن عبارة "الطرف السامي المتعاقد" الواردة في الاتفاقية تعني الدولة التي يكون تصديقها عليها أو انضمامها إليها قد أصبح نافذا ولا يكون انسحابها قد ولد أثره بعد، وبذلك يشترط البروتوكول صراحة التصديق أو الانضمام.[4]

وبعد نيل العديد من الدول استقلالها بعد الحرب العالمية الثانية أثيرت مسألة امتداد تصديق أو انضمام الدولة المستعمرة وصيرورتها طرفا في الاتفاقية إلى الدولة الناشئة أم يتوجب عليها حتى تصبح طرفا في اتفاقية أن تعلن عن إرادتها بالانضمام إليها أو التصديق عليها؟

---

[1] Cass- civ, 16/ 11/ 1961, R-G-A 1962, p273- cour- sup- Californie, 28/04/1966, R-G-A 1967, p67.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 30.

[3] COQUOZ (R), le droit privé international Aérien, les éditions internationales- op.cit, p238 LITVINE (M), op- cit, p186, CHAUVEAU (P), droit Aérien, op. cit, pp 117 et 118, DEJUGLAR (M) , traité élémentaire de droit aérien, op- cit, p318, MATEESCO MATTE (N), op, cit, p388.
-T. com, seine 30/07/1948, RFDA 1949, p 201 Mote Rabut.

[4] وهو ما أقرته اتفاقية مونتريال 1999، من خلال نص المادة 53 الفقرة 7، على سريان أحكامها بالنسبة للدول (وأيضا بالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي)، اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لإيداع وثيقة لتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

- انقسم رأي الفقه والقضاء إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: وهو الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء الفرنسي،[1] والذي يأخذ أساسا بفكرة التوارث الدولي للمعاهدات *« Succession d'ETATS AU TRAITES »*

ويرى أن الدولة الجديدة التي نالت استقلالها حديثا تظل مرتبطة بالاتفاقيات والمعاهدات التي كانت مطبقة على إقليمها قبل الاستقلال، ومن ثم تصبح طرفا فيها مجرد انفصالها إلا إذا أعلنت عن رغتها في الانسحاب منها.

الاتجاه الثاني: ظهر هذا الاتجاه في القضاء الأمريكي وأخذت به المنظمة الدولية للطيران المدني *O.A.C.I* ويستند هذا الاتجاه على نظرية السيادة *SAUVERAINETE* ويذهب هذا الاتجاه إلى أن الدولة المستقلة عن الدولة الأم لا تلتزم بالاتفاقية التي صادقت عليها هذه الأخيرة،[2] ومن ثم لا تصبح هي الأخرى طرفا في الاتفاقية إلا إذا أعلنت عقب استقلالها تصديقها أو انضمامها إليها.

وقد أخذت الجزائر بالاتجاه الثاني حيث قامت مباشرة عقب استقلالها بالانضمام إلى اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، لأنه يتفق مع مبدأ السيادة الذي لا يقبل أن تكبل الدولة المستقلة حديثا ارتباطات أو معاهدات أبرمت في الأصل لخدمة أغراض الدولة الاستعمارية.[3]

وعليه فإن اكتساب الدولة صفة الطرف السامي المتعاقد سواء بالتصديق أو بالانضمام أو الإرث فإنها تلتزم بتطبيق نظم المسؤولية الذي أقرته كل من اتفاقيتي وارسو

---

[1] MANKIE WICZ (R.H), LES NOUVEAUX ETATS ET LES CONVENTIONS DE DROIT AERIEN, A.F.D.I 1961, p 758 ets, et DUPONTAVICE (E) l'application de la convention de Varsovie et de protocole de la HAYE au états anciennement colonisées, R.T.D, com, 1965, p 470

T-G..inst de la seine, 15/06/1965, R.F.D.A 1965 P 466, et T.com Bruxelles, (8e ch) 13/06/1988, R.F.D.A, 1989, p 443.

[2] BURDELL (V). Canadian Pacific Airlines, 11 avril, 17, 351, 1969.

- مشار إليه في د/ فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 209.

[3] BOUDJELLEL (A), thèse, op.cit, p 87.

1929 المعدلة ومونتريال 1999 على النقل الجوي الدولي الذي يتم على إقليمها، وتظل هذه الصفة لصيقة بالدولة طالما لم تعلن انسحابها منها طبقا للمادة 39 من اتفاقية وارسو المعدلة والمادة 54 من اتفاقية مونتريال 1999.

ب/ المعيار الجغرافي للنقل الجوي الدولي:

أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بالمعيار الجغرافي لدولية النقل الجوي الذي تبنته اتفاقية وارسو 1929 المعدلة من خلال نص المادة الأولى في فقرتها الثانية حين نصت على أن النقل الجوي –الذي يخضع لأحكام الاتفاقيتين– يتحقق في الحالتين الآتيتين:

- **الحالة الأولى: وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين في إحدى الاتفاقيتين:**

لكي يعتبر النقل دوليا –في هذه الحالة– كل منهما طرف سام متعاقد سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال أي أن تكون نقطة القيام واقعة في الدولة الأولى، ونقطة الوصول في الدولة الثانية، أطراف في إحدى اتفاقيتين بغض النظر عن تحليق الطائرة أو توقفها في إقليم دولة أخرى سواء أكانت طرفا في إحدى الاتفاقيتين أم لم تكن،[1] أما إذا كانت إحداهما دولة غير طرف سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال، فإنه يخرج من نطاق تطبيقهما، غير أنه يظل دوليا بالمنى الجغرافي لكنه يدخل في نطاق تطبيق القانون الوطني وفقا لقواعد الإسناد في قانون القاضي الذي ينظر في النزاع.[2]

وبالتالي يكون التشريع الدولي قد أخذ بالمفهوم الضيق لصفة الدولية للنقل الجوي الخاضع للاتفاقيتين، فهو وإن كان يتخطى الحدود الجغرافية للدولة، إلا أنه قاصر على الدول الأطراف في إحدى الاتفاقيتين والحكمة من ذلك أن محاكم هذه الدول قد تمتنع عن

---

[1] T de 1er inst de Genève, 25/06/1980, RFDA 1985, p 356 (pour un vol Genève-New York) et T.com Luxembourg (2e sect), 20/12/1985, RFDA 1986, p 112 (pour un vol Shannon-Milan).

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 34، نادية محمد معوض السيد، مسؤولية متعهد النقل الدولي للبضائع متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1989، ص128 وما يليها.

تطبيقها لعدم نفاذها في مواجهتها إعمالا لمبدأ الأثر النسبي للمعاهدات أو قد تستبعده بحجة مخالفة أحكامها للنظام العام.[1]

- **الحالة الثانية: وقوع النقل الجوي بين نقطتين واقعتين في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة.**

حتى يعتبر النقل دوليا في مفهوم اتفاقيتي وارسو أو مونتريال، ومن تم يخضع لأحكام المسؤولية المقررة فيهما، يجب أن يتم النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف في إحدى اتفاقيتين وذلك شريطة أن توجد خلال الرحلة الجوية محطة جوية تتوقف فيها الطائرة واقعة على إقليم دولة أخرى، ولم تكن طرفا في إحدى الاتفاقيتين.[2]

والحكمة من تقرير خضوع النقل –في هذه الحالة– لأحكام اتفاقيتي وارسو أو مونتريال فيما قد يثيره تنفيذ النقل –الذي يشترط فيه تجاوز الطائرة للحدود الإقليمية للدولة– من تنازع للقوانين التي قد تحكم ما ينشأ عنه من علاقات قانونية، ذلك التنازل الذي ما وضعت الاتفاقية إلا للقضاء عليه تحقيقا لاستقرار المراكز القانونية.[3]

ج/ دور إرادة طرفي العقد في تحديد الصفة الدولية للنقل:

لتحديد نقطتي القيام والوصول وبالتالي الصفة الدولية للنقل –في مفهوم الاتفاقيتين– يجب الرجوع إلى عقد النقل الجوي أي الناقل من جهة والمسافر أو الشاحن من جهة أخرى، فالعبرة إذن في تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي في مفهوم الاتفاقيتين، باتفاق المتعاقدين على هذه الصفة في عقد النقل المبرم بينهما وليس بخط سير الطائرة الفعلي.

وهذا يعني أيضا أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال قصدتا إعطاء أهمية لإرادة أطراف العقد من أجل إسباغ الصفة الدولية عليه أي أن مناط الحسم في اعتبار عقد النقل دوليا هو ما اتفق عليه أطراف العقد بغض النظر عما تم تنفيذه فعلا.[4]

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 83 و84.

[2] JUGLART (M), Traité de droit Aérien, T.1, op.cit, p 1012.

[3] كما لا يشترط أن يكون التوقف منصوص عليه في تذكرة السفر، وإنما يكفي أن يكون مقرا سواء أكان لأسباب فنية، كالتزويد بالوقود مثلا، أو لأسباب تجارية كأخذ أو إنزال ركاب أو شحن أو تفريغ بضائع أو بريد.

[4] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، ص 97.

ويتجلى دور الإدارة في تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي في حالتين:

- **الحالة الأولى: الرحلة الدائرية ذهابا وإيابا** *Aller-retour*:

تتوقف الصفة الدولية للنقل على النظر إلى إرادة الأطراف في مدى اعتبار النقل بين نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما، عملية واحدة أو عمليات متعددة، وذلك فيما يعرف بالنقل ذهابا وإيابا أو الرحلة الدائرية.[1]

لكن قد يتفق أطراف عقد النقل الجوي على رحلة ذهابا وإيابا من دولة طرف في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال إلى دولة أخرى ليست طرف فيها هنا يثار الإشكال حول حكم هذا النقل؟ وهل يخضع لأحكام الاتفاقيتين على أساس أنه نقلا دوليا يتم بين نقطتين تقعان على إقليم دولة طرف في الاتفاقية مع حدوث توقف جوي في دولة ليست طرفا فيها أم يعتبر نقلا داخليا على أساس أنه نقلا يتم بين نقطتين إحداهما ليست طرفا في الاتفاقية؟

ولقد ثار جدل فقهي حول هذه المسألة حيث انقسم إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: يرفض فكرة اعتبار عملية النقل بين نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما – ذهابا وإيابا– عملية واحدة لأنه يتضمن عمليتين منفصلتين يغطيهما عقد نقل واحد، عملية الذهاب وعملية الإياب فإذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين على إقليم دولتين إحداهما فقط طرفا في الاتفاقية فإن عملية النقل لا تخضع لأحكام الاتفاقية بل تخضع لأحكام القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد المقررة في قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع.[2]

أما الاتجاه الثاني: فإنه يرى وجوب التحري عن إرادة أطراف العقد فيما إذا كانت قد انصرفت على افتراض هذا النقل بمثابة عملية واحدة أو عملتين منفصلتين فإذا تمت الرحلة بموجب تذكرتان لسفر منفصلتين لكل رحلة على واحدة إحداهما للذهاب والأخرى للعودة فالنقل لا يخضع لأحكام الاتفاقية إذا تعتبر كل رحلة نقلا يقع بين دولتين إحداهما فقط طرفا

---

[1] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 265.

[2] RODIERE (R), Droit des transports, éd SIREY- paris, 1977, pp 730-731, et GUINCHARD (M), La notion de transport international d'après la convention de Varsovie, R.F.D.A 1956, p20.

في الاتفاقية طالما كانت قد صدرت كل رحلة تذكرة خاصة، أما إذا تمت الرحلة ذهابا وإيابا بموجب تذكرة سفر واحدة في هذه الحالة تعتبر الرحلة بشقيها رحلة واحدة فالنقل يعد دوليا ويخضع لأحكام الاتفاقية لأنها ستكون بمثابة النقل الواقع بين نقطتين تقعان معا على إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية مع وجود محطة للتوقف الجوي على إقليم دولة أخرى ليست طرفا في الاتفاقية.[1]

وكان القضاء الإنجليزي أول من تصدى لهذه المسألة في حكم شهير لمحكمة استئناف انجلترا في قضية *« Grein Vs Imperial Airways »*، حيث قررت المحكمة أن الرحلة لندن بروكسل لندن والتي في رحلة الإياب تحطمت فيها الطائرة وكان على متنها *Grein* تعد بمثابة عملية نقل واحدة تقع فيها نقطتا القيام والوصول في إقليم دولة متعاقدة (بريطانيا) مع وجود محطة توقف في إقليم دولة أخرى (بلجيكا) حتى ولو كانت غير طرف في الاتفاقية.[2]

وقد رجح الفقه والقضاء في العديد من الدول المختلفة تأييد القضاء الإنجليزي فيما ذهب إليه من التعويل على إرادة أطراف عقد النقل الجوي، لأن هذا الاتجاه يتماشى مع الهدف الذي ترمي إليه اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وهو توسيع نطاق تطبيق قواعدهما الموحدة قدر المستطاع لتفادي مشاكل كل تنازع القوانين فيما لو اعتبر النقل ذهابا وإيابا بمثابة رحلتين منفصلتين تخضع كل منهما للقانون الوطني الواجب التطبيق.[3]

- **الحالة الثانية: النقل الجوي المتتابع** *Transport Aérien Successif*:

وقد يتولى تنفيذ عملية النقل الجوي عدة ناقلين جويين حيث يتولى الناقل الجوي الأول تنفيذ عملية النقل إلى نقطة معينة، وثم بعد ذلك يتولى ناقل جوي ثاني إلى نقطة ثانية، ثم بعدها مرحلة أخرى بالتتابع حتى يصل كل من الراكب أو البضائع إلى نقطة الوصول وهذا ما يعرف بالنقل الجوي المتتابع.

---

[1] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, pp 119-120, LUREAU (D), op.cit, p 88 et Litvine (M), op.cit, p 188.
[2] Frein V.S, imperial Airways, court of Appeal (England) 09 avril 1964.
-مشار إليه في محمد فريد العريني، القانون الجوي.
-النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 87.
[3] DEJUGLART (M), Traite de droit Aérien, T-1, op.cit, N°2627, p 1091-1092.
-Paris (C.A) 27/03/1962, RFDA 1962, p 179, et T-G-I. Séine, 08/1962, RFDA 1962, p 182.

قد أقرت الفقرة الثالثة من للمادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 (تقابلها المادة الأولى فقرة 3 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة) سريان أحكامها على النقل الجوي المتتابع والذي يتولاه عدد من الناقلين الجويين على التتابع وعلى خطوط جوية مختلفة وعلى متن طائرات عديدة مادام المتعاقدان قد نظرا إلى هذا النقل على أنه عملية واحدة،[1] ومثال على ذلك أن يتفق الراكب مع شركة الخطوط الجوية الجزائرية على نقله من الجزائر إلى فلوريدا *FLORIDA* حيث تتولى الخطوط الجوية الجزائرية نقله من الجزائر إلى باريس وتتولى الخطوط الجوية الفرنسية على نقله من باريس إلى نيويورك ثم تقوم أخيرا طائرة تابعة لشركة النقل العالمية للطيران *TWA* نقله من نيويورك إلى فلوريدا *Florida* حيث وقع حادث أثناء عملية النقل الأخيرة سببت لراكب ضررا، وبالتالي فالنقل يعد عملية واحدة مادامت إرادة الأطراف قد اتجهت إلى حسبانه كذلك ويخضع لأحكام الاتفاقية.

ثانيا: صور النقل الجوي التي لا تسري عليها الاتفاقية.

لما كان الهدف الرئيسي من اتفاقيتي وارسو 1929 أو مونتريال 1999 هو توحيد بعض قواعد النقل الجوي كان من المنطقي أن لا تسري أحكامهما على جميع عمليات النقل لذلك حرصت على استبعاد بعض أنواع النقل الدولي صراحة من نطاق تطبيقهما وهي:

أ/ النقل الجوي الدولي الذي تتولاه الدولة بنفسها:

أخضعت كل من اتفاقيتي وارسو 1929 أو مونتريال 1999 لأحكامهما ومن تم لأحكام المسؤولية الواردة فيهما النقل الجوي الدولي متى توفرت فيه الشروط المطلوبة في المادة الأولى منهما –سواء أكان الناقل شخصا من أشخاص القانون الخاص أو من أشخاص القانون العام أي الدولة وأشخاصها الاعتبارية العامة.

إلا أن هذا الأصل ورد عليه استثناءات سواء في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة أو في اتفاقية مونتريال 1999، والتي تراوحت بين التضييق والتوسيع من نطاقها، ففي اتفاقية وارسو

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 84، وفاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 217 و218.

1929 المعدلة ضيق نص المادة 15 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لنص المادة 26 من اتفاقية وارسو من نطاق هذا الاستثناء إذ بعد أن كان النقل الذي تتولاه الدولة بنفسها يخرج من نطاق الاتفاقية –أيا كان موضوعه أو الغرض منه– طالما الدولة تحفظت عند التصديق على الاتفاقية وأخطرت الحكومة البولندية بالأخذ بهذا الاستثناء وأصبح الاستثناء محصورا في النقل الذي تتولاه الدولة لحساب سلطاتها العسكرية فقط شريطة أن تكون حمولة الطائرة المستعملة في تنفيذه مخصصة بالكامل لهذه السلطات.[1]

أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد وسعت من نطاق هذا الاستثناء –من خلال نص المادة 57 منها والتي استبعدت من نطاق تطبيقها– وبالتالي لا تسري عليه أحكام المسؤولية الواردة فيها النقل الجوي الدولي الذي تتولاه الدولة في حالتين:

1) النقل الذي تقوم به الدولة بنفسها، لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة.

2) النقل الذي يتم لحساب السلطات العسكرية.[2]

ب/ النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية:

أخرجت اتفاقية وارسو 1929 –من خلال نص المادة 2 فقرة 2 منها النقل الجوي الدولي للمواد البريدية من نطاق تطبيق أحكامها نظرا لخضوع هذا النقل للاتفاقية الدولية للبريد التي أبرمت في القاهرة في 1924/03/20 وللقواعد التنظيمية للاتحاد الدولي للبريد الذي يعتبر إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة منذ عام 1947 ومقره "برن" بسويسرا وتقوم بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي *IATA* بتنظيم نقل هذه الرسائل والطرود البريدية و يخضع نقل الرسائل والطرود البريدية –غالبا– لقواعد الاتفاقيات الثنائية بين الدول.[3]

---

[1] LIVTINE (M), op.cit, pp 197 et 198.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، 197 و198.

[3] المختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، رسالة ذكتوراه، جامعة محمد الخامس، الرباط، 1989، ص44، أكثم أمين الخولي، ذروس في القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1981، ص413.

كما وسع بروتوكول لاهاي 1955 –من خلال نص المادة 2 منه التي عدلت المادة 2 من اتفاقية وارسو– في هذا الاستبعاد وامتد ليشمل كل عمليات نقل الرسائل والطرود البريدية سواء أكان هذا النقل خاضعا للاتفاقية الدولية للبريد أم غير خاضع لها وكان يهدف هذا البروتوكول إلى استبعاد أي رجوع للمرسل أو المرسل إليه على الناقل لانتفاء الصلة بينهما وبين الناقل لكون عقد النقل يربط بين هيئة البريدية من جهة والناقل الجوي من جهة أخرى وما على المرسل أو المرسل إليه إلا الرجوع على هيئة البريد وحدها.[1]

ج/ عدم وجود عقد النقل الجوي:

لا تسري أحكام اتفاقيتي وارسو 1929 أو مونتريال 1999 –ومن تم أحكام المسؤولية الواردة فيهما– إلا في حالة وجود عقد النقل الجوي بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى مكان آخر عبر الجو، ومن تم لا يخضع لأحكامهما نقل الأشخاص التابعين للناقل الجوي الذين يتواجدون على متن الطائرة بحكم وظائفهم لأنهم لا يتواجدون على متن الطائرة تنفيذا لعقد النقل[2] وإنما تربطهم بالناقل الجوي علاقة تعاقدية مصدرها عقد العمل ليكونوا في خدمة المسافرين كأفراد طاقم الطائرة المكون من قائدها وضباط اللاسلكي وكذلك المضيفين، أما إذا سافر أحد تابعي الناقل الجوي خارج حدود مهامه كما لو سافر للعلاج أو السياحة عندئذ يخضع نقله لأحكام اتفاقيتي وارسو أو مونتريال.

د/ النقل الجوي الدولي الذي يتم في ظروف استثنائية:

استبعدت اتفاقية وارسو الأصلية– من خلال نص المادة 43 منها– هذا النوع من النقل من نطاق تطبيقها لكونه يتم في ظروف غير عادية خارجة عن عملية مألوفة في الاستغلال الجوي

[1] وقد استحدثت اتفاقية مونتريال 1999، من خلال نص المادة الثانية، فقرة 2 منها، حكما جديدا بمقتضاه لا يكون الناقل الجوي مسئولا –في حالة نقل الرسائل والطرود- إلا في مواجهة إدارة البريد المختصة وفقا للقواعد المطبقة التي تحكم العلاقات التي تنشأ بينهما.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 196 و197.

والتي تؤدي إلى تعريض الناقل إلى مخاطر إضافية علاوة على المخاطر العادية للطيران بهدف بسط مزيد من الحماية للناقل الجوي إبان النشأة الأولى للطيران المدني.[1]

لكن أخذ على هذا الاستبعاد أنه يساعد على فتح الباب على مصراعيه أمام الناقلين لعقد اتفاقات خاصة تمكنهم من التهرب من أحكام الاتفاقية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن طريق تصوير النقل على أنه يتم في ظروف استثنائية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي، لذلك عدلت المادة 16 من بروتوكول لاهاي 1955 نص المادة 34 من الاتفاقية بموجبها يخضع هذا النوع من النقل لأحكام الاتفاقية متى توافرت شروط تطبيقها بأن يكون النقل تجاريا ودوليا مع إعفاء الناقل من التقيد بأحكام المواد من 3 إلى 9 الخاصة بوثائق السفر وهي تذكرة السفر واستمارة الأمتعة وخطاب النقل الجوي ومن الجزاء المترتب على تخلفها.[2] وهو ما أقرته اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص المادة 51 منها.[3]

الفرع الثالث:

الصفة التجارية للنقل الجوي.

بالإضافة إلى وجوب أن يكون النقل دوليا بالمعنى الذي حددته الاتفاقية (وارسو 1929 أو مونتريال 1999) ينبغي توافر شرط آخر استلزمته الاتفاقية لكي يكون النقل خاضعا لأحكامها، ومن تم لأحكام المسؤولية الواردة فيها، أن يكون النقل الجوي الدولي تجاريا أي بمقابل أو لقاء أجر *« contre rémunération »*، وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى للمادة الأولى من اتفاقيتين على سريان أحكامها "على كل نقل دولي (....) يتم على طائرة بمقابل، كما تسري على النقل المجاني بالطائرة تقوم به مؤسسة للنقل الجوي"، وبالتالي يجب أن يكون النقل الجوي الدولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع الخاضع للاتفاقية تجاريا أو

---

[1] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 117.

[2] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 231 وما يليها.، فرج سيد سليمان، القانون الجوي، مطابع الطوبجي، القاهرة، 1983، ص256 و 257.

[3] تنص المادة 51 من اتفاقية مونتريال أنه: "لا تسري أحكام المواد من 3 إلى 5 و7 و8، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل".

بمقابل، أي أن يقصد الناقل تحقيق الربح من وراء نشاطه (أولا)، على أنه في بعض الحالات يخضع النقل المجاني أيضا لأحكام الاتفاقية (ثانيا).

أولا: أن يكون النقل الجوي بمقابل.

تعالج الاتفاقية (وارسو أو مونتريال) النقل التجاري بقصد الربح، فلا يكفي لتحقيق معنى المقابل أن يساهم الراكب بطريقة أو بأخرى في نفقات النقل، بل يجب وفقا لنظرية قانون المصالح أن يقوم الناقل بعملية النقل بغية الحصول على الربح.[1]

غير أنها تحدد مضمون كلمة "مقابل" الذي يقتضيه الناقل للقيام بعملية النقل بموجبه يكون الناقل الجوي خاضعا لأحكامها، لكن الفقه استقر على تفسير المقابل تفسيرا موسعا، يشمل كل ما يدفع من مقابل من المسافرين أو شاحنين البضاعة، سواء أكان المقابل نقديا، أم عينيا أم التزاما بأداء عمل، أم أداء خدمة لمصلحة الناقل، ويستوي أن يدفع هذا المقابل الراكب بنفسه أو يتولى دفعه نيابة عنه شخص آخر، كصديق ولا يلزم أن يحصل الناقل بالفعل على ربح، طالما أن ذلك كان هدف العملية.[2]

وإذا كانت العادة جرت على أن تدفع أجرة النقل وقت إبرام العقد، إلا أنه ليس هناك ما يمنع الطرفين من الاتفاق على دفعها في وقت لاحق، مادام قد تم الاتفاق على المقابل مقدما، بحيث يصبح جزءا من مضمون العقد.[3]

كما يتعين أن يكون المقابل حقيقيا لا صوريا، ومن ثم لا يكفي لتوافر فكرة المقابل مجرد الإسهام الرمزي من جانب الراكب أو شاحن البضاعة في تكاليف الرحلة، وإلا أصبح العقد الذي يربطه مع الناقل الجوي من العقود غير المسماة، أو يصبح عقد النقل بالمجان

---

[1] COQUOZ (R), op.cit, p 89 et LITVINE (M), op.cit, p 181. DUTILLEUL, (F.C), DELEBEQUE (P), contrat civil et commerciaux, DALLOZ, Paris, 6é ed, 2002, p 668 ets, JADAUD (B), PALAISANT (R). droit commercial international, DALLOZ, Paris, 3e ed, 1987, pp 162, 163.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 183.

[3] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 125.

مشوبا بالبطلان، فالمقابل يجب أن يكون حقيقيا يتوازى في مقداره ومداه مع الرحلة الجوية المقررة.[1]

وقد يكون لهذا الرأي وجاهته من الناحية النظرية المحضة، إلا أنه يصعب عمليا وضع ضوابط محددة لمسألة التناسب بين أجرة النقل والخدمة المقدمة والأمر الذي لا جدال فيه أن هذه الأجرة يجب أن يكون لها وجود حقيقي،[2] أما مدى تناسبها مع خدمة النقل، فهذه مسألة تعد من مسائل الواقع التي يترك أمر تقديرها لمحكمة الموضوع حسب ظروف كل حالة على حدة.[3]

ولم يتخذ القضاء الفرنسي موقفا موحدا حول هذه المسألة حيث أقرت محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر بتاريخ 08 جويلية عام 1965 (قضية *Dame Balavoine* ضد *Filloux et Aéro-club de chellés*)[4] أن مبدأ المشاركة في التكاليف كاف بذاته لتوافر صفة المقابل حتى ولو لم يكن متوازيا مع القيمة الفعلية لتكاليف الرحلة.

بينما أقرت محكمة "*Grenoble*" سواء في الحكم الصادر بتاريخ 01 جويلية 1970 (قضية *compagnie la Minerve* ضد *Société Pugnat et autres*)[5] والحكم الصادر بتاريخ 02 فيفري 1971 (قضية *Demoiselle Richaud et autres* ضد *Pomet et autres*)[6] أن المساهمة المحددة في تكاليف الرحلة لا تعتبر أجرة نقل حقيقية.

أما إذا انتفى عنصر المقابل أو الأجر فإننا نكون أمام نقل بالمجان فما هو حكمه، ومدى خضوعه لأحكام اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة أو مونتريال 1999، ومن ثم لأحكام المسؤولية الواردة فيهما؟

---

1 POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p 24 et 25.

2 عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 185.

3 C. A. de Grenoble 1er ch-civ ، 26/11/1969, RFDA 1970, p 204 (consort, Bexlier, Des-Vignes, De Vaux…, caisse primaire d'assurances maladie de Grenoble), T. G . inst de Meaux, 1ere ch, 21 avril 1966, RFDA 1966, p 346 (Gin et Jean Claude C.Aéro club de Chelles Fillibux et cie d'assurances la foncière).

4 C.A. Paris (13eme ch), 08 Juillet 1965, RGAE 1965, p 462, Note E. du ponta Vice

5 T. G. I de Grenoble (1er ch) , le 01/07/1970, RFDA 1970, p 445 (compagnie la Minerve C. Société Pugnat et autres).

6 T.G.I Grenoble (1e ch) 02/02/1970, RFDA 1971, p 191 (Demoiselle Richaud et autres C.promet et autres).

ثانيا: النقل الجوي المجاني الخاضع للاتفاقية.

في الأصل، لا يخضع النقل الجوي الذي يتم بالمجان لأحكام الاتفاقية (وارسو أو مونتريال) بسبب غياب عنصر "المقابل" الذي يجب أن يدفعه المسافر أو مرسل البضاعة، وبالتالي لا يعتبر دوليا ويخرج من نطاق الاتفاقية (وارسو أو مونتريال) ليخضع لأحكام القانون الداخلي،[1] كالنقل الجوي الذي يتم على سبيل المجاملة، أو النقل الذي يقوم به مالك الطائرة مع دعوة بعض أصدقائه للسفر معه مجانا، وكذلك النقل المجاني الذي تباشره المؤسسات التي لا تحترف النقل الجوي، كالنقل الذي تقوم به شركة من شركات البترول لبعض الخبراء، وفي هذه الحالة لا تنطبق أحكام الاتفاقية لعدم تجارية النقل الجوي.[2]

إلا أن الفقرة الأولى للمادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت على غرار الفقرة الأولى للمادة الأولى من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بسريان أحكامها على "النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي".

والمقصود بمؤسسة النقل الجوي "*Enterprise de transport aérien*" هو كل منشأة أو شركة أو مؤسسة تعمل في حقل الطيران وتحترف نشاط النقل الجوي، سواء كانت عامة أو خاصة، تستهدف غرض نفعي بحت، سواء تحصلت على مقابل مباشر لهذه العمليات أم لا،[3] كأن يتم نقل شخصية شهيرة أو فريق رياضي، أو مسؤول كبير عن تنظيم الأفواج السياحية، أو النقل المجاني الذي يتم تنفيذا لالتزام قطعته شركة الطيران على نفسها تجاه السلطة مانحة التزام النقل الجوي، بمقتضاه يتم سفر بعض موظفي الدولة بالمجان، ففي كل هذه الصور يوجد مقابل رغم ظاهر أنه النقل بالمجان.[4]

---

[1] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur aérien, lois nationales et convention de Varsovie, op.cit, p 194 ets.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 185.

[3] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 93. أميرة صدقي، محاضرات في القانون الجوي، دون ذكر دار النشر، 1974 – 1975، ص19.

[4] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 243. طلبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، القاهرة، دون ذكر سنة النشر، ص80.

وإخضاع النقل الجوي المجاني الذي يباشره الناقل الجوي المحترف لأحكام الاتفاقية يرجع إلى سببين:[1]

-**السبب الأول:** أن النقل الجوي المجاني، غالبا ما يكون بقصد الدعاية والترويج للمؤسسة، مما يزيد من عملاء شركة الطيران، فهو إذا نقل لغرض تجاري.

-**السبب الثاني:** إن هذا الإخضاع أريد به توحيد القواعد القانونية المطبقة على مؤسسات النقل الجوي، ومن ثم أحكام المسؤولية الواردة فيها، ومنع هذه المؤسسات من التحايل على أحكام الاتفاقية تحت ستار مجانية النقل الجوي[2].

وعليه فإن الاتفاقية إذا أقرت نظاما لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، فإنما أسسته على عقد النقل، وهو عقد تجاري بطبيعته، ولا يشد النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي عن هذه القاعدة، فرغم الطابع المجاني الظاهر فإنه يمكن القول بوجود عقد نقل حقيقي كل ما في الأمر أن مقابل النقل لا يكون نقديا مباشرا وإنما يتحصل على منفعة غير مباشرة أو غير حالة[3].

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 70.
[2] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الاولى، 2005، ص 509 و 510.
[3] إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، المرجع السابق، ص383.

المبحث الثاني:

مجال تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي

- ازدادت أهمية النقل الجوي مقارنة بغيره من أنواع النقل الأخرى البرية والبحرية، وذلك بسبب التقدم الهائل في مجال صناعة الطيران والسرعة الفائقة للطائرة وقدرتها البالغة على عبور المسافات الطويلة بين الدول المختلفة، وتجاوز حدود الدول في أوقات قصيرة، أضف إلى ذلك أهمية توفير الوقت في حياة الإنسان والدول، الأمر الذي ازدادت معه أهمية النقل الجوي سواء للأشخاص أو البضائع.

- وقد قدر المجتمع الدولي أهمية وجود قواعد قانونية تنظم عقد النقل الجوي بصفة عامة وأحكام مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، سواء تمثلت في القواعد المنظمة لأركان المسؤولية المدنية للناقل الجوي المستمدة من القواعد العامة من جهة وأحكام خاصة تحدد نطاق تطبيق هذه المسؤولية.

- بالنسبة لأركان مسؤولية الناقل الجوي فهي لا تختلف عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام، والتي تعرف على أنها حالة الشخص الملتزم قانونا بتعويض ضرر سببه للغير، ويجب لنشوء هذا الإلتزام بالتعويض أن يكون المسؤول قد ارتكب خطأ وأن يلحق بالغير ضرر وأن تتوافر رابطة السببية بين ذلك الخطأ وهذا الضرر (المطلب الأول).

- بالمقابل حددت التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي نطاق تطبيق أحكام هذه المسؤولية سواء من حيث وجود عقد نقل يربط الطرفين من جهة، ذو طابع دولي وتجاري من جهة أخرى (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أركان مسؤولية الناقل الجوي.

تنشأ المسؤولية العقدية عند امتناع المسؤول عن تنفيذ ما تعهد به من التزامات عقدية، ينجم عنه تعويض المضرور عما أصابه من ضرر.

ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية عقدية فهي تهدف إلى تعويض الطرف المضرور من ركاب أو شاحنين عن الأضرار والخسائر التي لحقت بهم سواء كانت ناتجة عن الإخلال ببنود عقد النقل أو التأخير في تنفيذه.

ولقيام مسؤولية الناقل الجوي يتطلب توافر أركان أساسية، وهي لا تختلف عن أركان المسؤولية المدنية بصفة عامة، وتتمثل في الخطأ الذي يعتبر سببا للضرر ومنشئا للمسؤولية (الفرع الأول)، والضرر الذي يعد مقياس مقدار التعويض الذي يستحقه المتضرر (الفرع الثاني)، والركن الثالث يتمثل في العلاقة السببية بين الخطأ والضرر (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

خطأ الناقل الجوي.

إن وجود الخطأ يشعر حتما بوجود المسؤولية، وتقوم مسؤولية الناقل الجوي عند إخلاله بالتزام تعاقدي محله أن يقضى على الناقل بتنفيذ ما ترتب عليه من التزامات متعددة، وقد يرتكب الناقل أخطاء وهو بصدد تنفيذ عملية النقل نظرا لتعدد وتداخل المهام التي يضطلع بها، مما يترتب عنه وجوب التعويض عن الضرر بسبب عدم الوفاء بالالتزام المناط به.

لذلك نقسم هذا الفرع إلى عنصرين، نخصص الأول لمفهوم خطأ الناقل الجوي ومعيار تقديره، أما الثاني فنخصصه لصور لخطأ الناقل الجوي.

أولا: مفهوم خطأ الناقل الجوي ومعيار تقديره.

تقوم مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 من جهة، واتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة من جهة أخرى، على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي، والمتمثل في إخلال الناقل بالتزام تعاقدي، والخطأ بحسب الأصل هو بادرة النزاع الذي تقوم على أساسه المسؤولية العقدية للناقل الجوي، فما هو مفهومه؟ وما هو المعيار الذي يقاس به خطأ الناقل الجوي؟

أ/ مفهوم خطأ الناقل الجوي:

لم تعرف النصوص القانونية المتعلقة بالمسؤولية العقدية الخطأ، وإنما وضعت الأساس العام لهذه المسؤولية وأفرغته في نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي نصت: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، وأوكلت مهمة تعريف الخطأ لاجتهاد الفقه والقضاء، لما يستخلص من طبيعة أوامر القانون ونواهيه.[1]

وقد اختلف الفقه في تعريف الخطأ، ولب المشكلة في الاختلاف يكمن في ناحيتين:

- الأولى: أن كل فقيه عرف الخطأ من وجهة النظر التي يراها سواء سلك الاتجاه الموضوعي أو الاتجاه الشخصي للمسؤولية.
- الثانية: أن كلمة الخطأ كلمة واحدة تتدرج تحتها أعداد لا حصر لها من السلوك الإنساني، لذلك اختلف الفقه في تعريف الخطأ والذي لم يسلم من النقد.[2]

كما اختلف الفقه حول الدور الذي يقوم به الخطأ كأساس للمسؤولية، وعلى الرغم من تنوع آرائهم وتعددها، يمكن ردها إلى اتجاهين:

---

[1] علي فيلالي، الالتزامات-العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، 2002، ص 45.

[2] محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1989، ص 95 و96، إبراهيم دسوقي أبو الليل، المسؤولية المدنية بين التقييد والإطلاق، دار النهضة العربية، القاهرة، 1980، ص38 وما يليها

- **الاتجاه الأول:** يرى أن المسؤولية المدنية تجد أساسها الوحيد والمطلق في الخطأ، فلا مسؤولية بدون خطأ، والخطأ هو الذي يقرر المسؤولية.
- **الاتجاه الثاني:** يرى أن الخطأ لا يمثل الأساس المطلق والوحيد للمسؤولية العقدية، وإنما فقط الأساس والمبدأ العام الذي يوجد بجانبه بعض الحالات التي تقوم المسؤولية بعيدا عن الخطأ.[1]

ويشترط لقيام المسؤولية العقدية التي تترتب عموما عند الإخلال بالتزامات عقدية توفر شرطين أساسيين:

الشرط الأول: وجود رابطة عقدية صحيحة.

لا يمكن الإدعاء بالمسؤولية العقدية إلا بوجود عقد بين المسؤول والمتضرر، أما إذا لم ينعقد بعد، كأن يتضرر أحد الأطراف في مرحلة المفاوضات مثلا، فلا مجال لقيام المسؤولية العقدية.

وبالإضافة إلى وجود العقد، يجب أن يكون هذا العقد صحيحا، أما إذا كان باطلا أو قابلا للإبطال وتقرر إبطاله فإنه لا يمكن أن تثار بين طرفيه المسؤولية العقدية، بل المسؤولية التقصيرية وحدها.[2]

الشرط الثاني: إخلال بالتزام عقدي.

يجب أن يكون الضرر ناتجا مباشرة عن إخلال المسؤول بالالتزامات التي رتبها عقد النقل، أما إذا كان الضرر الذي لحق بأحد طرفي العقد (الراكب أو الشاحن) نتيجة تصرف الطرف الآخر (الناقل الجوي)، ليس ناجما عن الإخلال بالتزام العقدي، فلا تقوم المسؤولية العقدية رغم وجود علاقة عقدية بين الطرفين.[3]

والتساؤل الذي يثار: متى يعد الناقل الجوي مخلا بالتزامه التعاقدي؟

---

[1] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1990، ص 143.

[2] فيصل زكي عبد الواحد، المسؤولية المدنية في إطار الأسرة العقدية، دار الثقافة الجامعية القاهرة، 1991-1992، ص 148، و علي فيلالي، الالتزامات – العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 18 و19.

[3] سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، منشأة المعارف الإسكندرية، 2005، ص 168، و تالا عقاب الخصاونة، الأساس القانوني للتعويض – دراسة مقارنة- رسالة دكتوراه، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2005، ص 55 وما يليها.

يقع على عاتق الناقل الجوي التزام بضمان سلامة كل من الركاب أو البضائع أو الأمتعة، من خلاله يلتزم الناقل بإيصال الركاب إلى الوجهة التي يقصدونها سالمين معافين،[1] والمحافظة على البضائع أو الأمتعة أثناء عملية النقل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو الراكب.[2]

وقد جاء في كل من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999، وقانون الطيران المدني الجزائري 1998 المعدل بحكم يقرر هذا الالتزام، حيث يكون الناقل الجوي مسؤولا عما يقع من حوادث جوية من شأنها الإضرار بالمسافرين أو البضائع أو الأمتعة نتيجة إخلال الناقل بالتزامه التعاقدي سبب ضررا سواء للركاب أو الشاحنين.[3]

ب/ معيار تقدير خطأ الناقل الجوي:

يلتزم الناقل في تنفيذ عملية النقل ببذل العناية للازمة في سلوكه من خلال اتخاذ التدابير الضرورية لتجنب وقوع الضرر، لذلك يرى أغلب الفقه[4] أنه على الناقل بذل العناية المطلوبة من الناقل الحريص *« bon transporteur »*، وكل انحراف عن هذا السلوك يعد الناقل من خلاله الناقل مخطئا.

والمقصود بالناقل الحريص هو الناقل العادي، وهو شخص مجرد من أية ظروف شخصية يفترض وجوده في نفس الظروف الخارجية للناقل الجوي لتقدير المسلك المتوقع منه، لذلك وجب تعيين وتحديد صفات وقدرات هذا الناقل فهو شخص يقظ حريص، ولكن لا يعني ذلك أن يكون بالغ الحرص شديد اليقظة، بل يجب أن يبلغ قدرا معقولا.[5]

[1] محمد سليمان فلاح الرشيدي، نظرية الإلتزام بضمان السلامة في إطار تطور المسؤولية العقدية "دراسة مقارنة"، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1998، ص 306، وعبد القادر أقصاصي، الالتزام بضمان السلامة في العقود، جدار الفكر الجامعي، 2010، ص 2 وما يليها.

[2] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 92.

[3] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 66 و67.

[4] LITVINE (M), droit aérien, édition BRYLANT, Bruxelles, 1970, p173, CHAUVEAU (P), droit aérien, op, cit, pp 333 et 341.

[5] عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الإلتزام، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1973، ص884

وبذلك تكون درجة العناية المطلوبة من الناقل الجوي، هي تلك التي يبذلها الناقل العادي الحريص، حيث يقاس مسلك الناقل الجوي ويقارنه بمسلك مجرد وهو مسلك الناقل العادي الحريص،[1] لذلك فإن مسؤولية الناقل الجوي قد تترتب على الرغم من أنه قد قام بكل ما في وسعه واستنفذ كل قدراته، ولكن تكون هذه القدرات أقل من تلك التي يتمتع بها الناقل العادي فلم يستطع مسايرته في مسلكه، وبالتالي ينسب إليه الانحراف عن مسلك الناقل الحريص.

وقد أخذ أغلب الفقه بالمعيار الموضوعي كأساس لتقدير الخطأ مستبعدين المعيار الشخصي، لأنه يمتاز بالانضباط وسهولة تطبيقه، فهو لا يحتاج إلى البحث في الجانب النفسي للناقل ويؤدي إلى نتيجة موضوعية واحدة، لا تختلف من شخص إلى آخر، ومن خلالها تتحقق العدالة وتستقر معه الأوضاع.[2]

أما التشريع الجزائري فقد أخذ بالمعيار الموضوعي في تقدير الخطأ لما يتسم به من موضوعية، لأنه يهتم بفعل وسلوك الناقل الجوي ومدى موافقته للسلوك الاجتماعي المتمثل فيما يكون عليه مسلك الناقل العادي الحريص.[3]

رغم ذلك لم يسلم هذا المعيار من النقد، لكونه يتصف بعدم الدقة لأنه من الصعب وضع ضوابط ثابتة تحكم هذا المعيار، لأن كل حالة لها ظروف خاصة بها، مما يتطلب معرفة هذه الظروف والحكم عليها حكما سليما لما يتطابق مع النظرة الموضوعية.[4]

ثانيا: صور خطأ الناقل الجوي.

يسأل الناقل الجوي مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل عند إخلاله بأي من الالتزامات الناشئة عن هذا العقد، ويرجع ذلك إلى ارتكاب الناقل الجوي أو تابعيه أخطاء وهو بصدد

[1] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 450 وما يليها.

[2] حسن كيرة، مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، العددان 1، 2، السنة 1958-1959، ص 34 وما يليها، و محمود سمير الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986. المرجع السابق، ص 93.

[3]. علي فيلالي، الإلتزام- العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص63 و64.

[4] أ/ضياء علي أحمد نعمان، شرط الخطأ في مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة الملف القانونية، العدد 11، السنة أكتوبر 2007، ص 38.

تنفيذ علمية النقل، سواء تعلق الأمر بأخطاء ارتكبها الناقل أثناء عملية نقل الركاب من جهة (أ)، أو نقل البضائع من جهة أخرى (ب).

أ/ أخطاء الناقل الجوي أثناء تنفيذ عملية نقل الركاب.

قد يرتكب الناقل أخطاء خلال قيامه بمهمة نقل الركاب والتي تتمثل في:

1) عدم التزام الناقل بسلامة الراكب:

يقع على عاتق الناقل الجوي –بمقتضى عقد النقل– التزام بإيصال الراكب إلى جهة الوصول سالما معافى، والعمل على ضمان سلامة جسم الراكب من كل ضرر قد يتعرض له أثناء تنفيذ عملية النقل.

وإذا لم يصل الراكب إلى المكان المحدد سالما، يعتبر الناقل في هذه الحالة قد أخل بتنفيذ هذا الالتزام، مما يترتب عليه المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن إخلاله بالتزام سلامة الراكب،[1] حيث يسأل عما يصيب الراكب من وفاة أو أضرار بدنية أخرى مثل الجروح أو الكسور، بشرط أن تكون الوفاة أو الإصابة قد وقعت أثناء عملية النقل وبسبب خطأ الناقل، فإذا كانت وفاة الراكب طبيعية أو لأسباب لا ترجع إلى عملية النقل وإنما ترجع إلى فعل الغير كاعتداء أحد الركاب عليه، فلا محل لمسؤولية الناقل.[2]

إن قيام مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي تتماشى ومبادئ المسؤولية الشخصية التي أرستها اتفاقية وارسو 1929، وبرتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لها والتي أخذ بها المشرع الجزائري من خلال قانون رقم 06/98 والمتضمن قانون الطيران المدني المعدل، من خلالها لا يلزم الراكب أو ورثته سوى إثبات الضرر الذي

---

[1] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الموجز في القانون الجوي، النقل الجوي الوطني والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، 2006-2007، ص 108.

[2] ومن حالات الضرر الناشئة عن خطأ الناقل أيضا، عملية الهبوط المفاجئ للطائرة التي تتسبب في موت أحد الركاب أو الإصابات التي تلحقهم بسبب المطبات الهوائية الشديدة، وما يصاحبها من ارتطام الراكب بأجهزة حمل الأطعمة أو المشروبات، أو سقوط بعض الركاب على الأرض وإصابتهم بكسور، ويلحق بالإصابات البدنية الصدمات النفسية التي تصيب الركاب والناتجة عن المطبات الهوائية المفاجئة أثناء عملية النقل.

لحق الراكب دون حاجة إلى إثبات الخطأ أو علاقة السببية، لكن هذه القرينة تعد بسيطة قابلة للإثبات العكسي.[1]

2) عدم التزام الناقل بالمحافظة على الأمتعة المسجلة:

يلتزم الناقل الجوي – إلى جانب المحافظة على سلامة الراكب– المحافظة على أمتعته التي يسلمها للناقل عند بدء السفر مقابل إيصال يحصل عليه من الناقل لاستلامها بموجبه في جهة الوصول، ويطلق على هذه الأمتعة بالأمتعة المسجلة التي يلتزم الناقل بالمحافظة عليها بناء على عقد النقل، وعند إخلاله بهذا الالتزام يعتبر الناقل مسؤولا عن هذه الأمتعة مسؤولية عقدية، ويسأل عنها إذا ثبت صدور خطأ منه أدى إلى فقدانها أو تلفها أو هلاكها.[2]

وهذا الالتزام هو جزء من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد نقل الركاب، فهو ليس عقد مستقل بذاته، لأن الراكب يقدم الأجرة مقابل تسليم الأمتعة المسجلة.[3]

3) عدم التزام الناقل بتوصيل الراكب في الميعاد المتفق عليه:

إن الهدف الأساسي من اختيار الراكب للطائرة كوسيلة نقل، لما تتميز به من سرعة في قطع المسافات، وتوصيل الراكب في الميعاد المحدد في تذكرة السفر، لذا فمن الطبيعي أن يقع على عاتق الناقل الجوي التزام يفرض عليه احترام مواعيد السفر أو النقل حسب ما ورد في عقد النقل، وترتيب جزاء على الإخلال بهذا الالتزام.

فإذا وصل الراكب متأخرا عن الميعاد المحدد نتيجة إخلال الناقل بالتزامه، فهذا يعني أن الراكب قد فقد ميزة هامة من ميزات النقل الجوي وهي السرعة في الوصول، الأمر الذي يلحق بالراكب أشد الأضرار نتيجة خطأ الناقل الجوي، الذي لم يحترم ما التزم به في عقد النقل.[4]

---

[1] محمود مختار بريري، وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 115 و116.
[2] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى 2008، ص 361 و362.
[3] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، المرجع السابق، ص 218.
[4] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 42.

ويترتب على هذا التأخير عدم قدرة الراكب على تحقيق المصلحة التي سافر من أجلها بواسطة الطائرة، لذلك تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الوصول المتأخر للراكب عن الميعاد المحدد في عقد النقل،[1] لكن هذه المسؤولية لا تقوم بمجرد التأخير في الوصول، بل يجب أن يكون هناك ضرر أصاب الراكب من جراء هذا التأخير، لذلك يتعين على الراكب أن يثبت أن هناك ضررا قد أصابه من جراء خطأ الناقل المتمثل في الوصول المتأخر عن الميعاد المتفق عليه.[2]

ب/ أخطاء الناقل الجوي الناجمة عن نقل البضائع:

يسأل الناقل الجوي عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء قيامه بعملية نقل البضائع من مطار القيام إلى مطار الوصول، والتي تتمثل في:

1) عدم التزام الناقل بالمحافظة على البضائع:

يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بضمان سلامة البضائع الذي يعتبر التزام ببذل عناية، لكون هذه البضاعة تحت حراسته أثناء عملية النقل، مما يتوجب عليه أن يبذل العناية اللازمة في حفظها وصيانتها التي تكفل وصولها سليمة، وذلك باتخاذ كافة التدابير الضرورية أثناء الرحلة الجوية، والتي من شأنها الحفاظ على البضاعة.[3]

وإذا أخل الناقل بهذا الالتزام أفترض وقوع خطأ من جانبه وانشغلت مسؤوليته، إلا إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتفادي حصول الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، أو أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة يرجع إلى عيب ذاتي فيها أو إلى خطأ المرسل إليه.

---

[1] SUNDBERG (J), quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien, R.F.D.A 1966, p 139 ets

[2] C.A. Paris, 09/03/2001, RFDAS 2001, p 358 , C.A. Versailles, 10/07/2013, RFDAS 2013, p 311 et cass-civ (1ére ch), 02/04/2014, RFDAS 2014, p 242. ets

[3] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 292.

وقد يتحقق خطأ الناقل عند حصول ضرر يصيب البضاعة المنقولة أدى إلى تلفها أو ضياعها أو هلاكها كليا أو جزئيا خلال قيامه بتنفيذ عملية النقل، وخطأه هنا يأخذ شكل إهمال في اتخاذ التدابير الضرورية للحفاظ عليها، والتي تتطلب بذل العناية اللازمة في حفظها.[1]

ولكي يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي لحق البضاعة يجب أن يكون الضرر ناجما عن خطأ الناقل خلال وجود البضاعة في حراسته، وتكون البضاعة في حراسة الناقل في الفترة التي تبدأ منذ استلام الناقل البضاعة في مطار القيام، وتنتهي عند تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول، فإذا وقع الضرر خلال هذه الفترة كان الناقل مسؤولا لإخلاله بالتزامه بالمحافظة على البضاعة.[2]

2) عدم شحن البضاعة ورصها في الطائرة بطريقة سليمة:

الشحن هو وضع البضاعة في الطائرة التي ستنقلها إلى مطار الوصول، والناقل الجوي هو الذي يرص البضاعة في مخازن الطائرة، ويتولى شحنها فيها، وربطها بمختلف العناصر سواء بعضها ببعض أو بالحبال والأركان والفواصل بشكل يجنبها أي احتكاك خطير بهيكل الطائرة أو قفصها، مما يتوجب عليه اتخاذ التدابير الضرورية التي من شأنها تلافي وقوع أي ضرر يلحق بالبضاعة.[3] وإذا أخل الناقل بالتزامه نتيجة خطئه أو إهماله نتيجة الرص المعيب كالرص في مكان غير صالح لانعدام التهوية، أو وضعها إلى جانب مواد خطيرة أثرت على البضاعة وأدت إلى تلفها، تعد إخلال من جانب الناقل الجوي يوجب المسؤولية، لأن شحن البضاعة ورصها في مخازن الطائرة تعد من الأمور الفنية التي يتعين على الناقل مراعاتها باعتباره المسؤول الأول عن سلامتها.[4]

---

[1] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 369، وعبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 226.
[2] C.A. Paris, 13/01/1968, RFDA 1968, p 79.
[3] طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 119.
[4] RODIERRE R , droit des transports terrestre et aériens, op.cit, pp 171 et 172.

3) أخطاء الناقل في مطار الوصول:

عندما تبلغ الطائرة مقصدها النهائي بمطار الوصول، يتوجب على الناقل الجوي القيام بعملية تفريغ البضائع من على متن الطائرة وتسليمها إلى المرسل إليه، حيث لا يجوز للناقل الجوي أو تابعيه التخلي عن الإشراف على عملية التفريغ، لكون هذه المهمة تدخل ضمن الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل،[1] وإذا أخل بها تنشغل مسؤوليته، ما لم يكن هناك اتفاق بين طرفي عقد النقل يقتضي أن عملية التفريغ وما يترتب عنها من مخاطر تقع على عاتق المرسل أو المرسل إليه.[2]

وتبقى هذه البضاعة بعد عملية التفريغ تحت حراسة الناقل إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، لذلك يجب على الناقل بمجرد وصول البضاعة إخطار المرسل إليه حتى يتسنى له استلامها.

ونظرا لأهمية عملية التسليم– لتنفيذ عقد النقل– يجب على الناقل مراعاة العناية والحرص في إتمامها، كأن يتحقق من شخصية المرسل إليه وصفته في تسلم البضاعة المنقولة جوا، وإلا عدّ مخطئا، وبالتالي تقوم مسؤوليته عن تسليم البضاعة إلى شخص آخر غير المرسل إليه.[3]

4) عدم توصيل البضاعة في الميعاد المتفق عليه:

يعد الناقل مخلا بالتزامه بتوصيل البضاعة في الميعاد المتفق عليه، إذا وصلت البضاعة تحقق في وقت يجاوز الميعاد المحدد في عقد النقل أو في ميعاد يجاوز الميعاد المعقول الذي يجب أن تصل فيه البضائع عندما لا يتضمن العقد ميعادا محددا لوصول البضائع ويرجع السبب في ذلك إلى خطأ الناقل الجوي.[4]

---

[1] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 102.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 269.

[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 168 وما يليها، و سمير جميل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 236، وما يليها.

- Cass.com 14/09/2010, BTL 2010, p 559.

[4] Cass.com, 06/10/1992, BTL 1992, p694 et C.A. Paris, 10/11/1999, BTL 2000, p 117.

ويجب لانعقاد مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في توصيل البضاعة تحقق ما يلي:

أ) أن يكون هناك تجاوز كبير في ميعاد وصول البضائع، أما إذا كان التأخير أو التجاوز معقولا فلا يعد الناقل مخلا بالتزامه بتوصيل البضائع في الميعاد.[1]

ب) كما يجب أن يلحق المرسل أو المرسل إليه ضررا من جراء هذا التأخير غير المعقول، كوصول البضاعة المنقولة بعد انتهاء الموسم المحدد لبيعها، الذي يترتب عليه ضرر يصيب المرسل إليه بسبب عدم إمكانية بيعها أو بيعها بسعر بخس.

ج) يقع على عاتق المتضرر إثبات أن ضررا قد أصابه من جراء خطأ الناقل يتمثل في التأخير في وصول البضاعة.[2]

ومن خلال ما تقدم: يمكن القول أن الخطأ يعد ركنا أساسيا لقيام المسؤولية المدنية بصفة عامة، والمسؤولية الشخصية للناقل الجوي بصفة خاصة، التي تقوم على الأساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي بصفة خاصة، إلا أن ركن الخطأ ليس كافيا لقيام مسؤولية الناقل الجوي وإنما لابد أن يؤدي الخطأ إلى ضرر يصيب الراكب أو البضاعة أو الأمتعة يستوجب التعويض عنه.

الفرع الثاني:

ضرر يصيب مستخدمي النقل الجوي:

تتحقق مسؤولية الناقل الجوي عن خطئه عندما يصيب الراكب أو البضاعة ضررا خلال فترة النقل الجوي التي تشملها مسؤوليته، بموجبها يحق للمتضرر طلب التعويض من أجل جبر الضرر الذي أصابه.

[1] محمود مختار بريري، وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 182-183.
[2] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 154 و155.

ويعد الضرر *« le préjudice »* الركن الأساسي لقيام المسؤولية العقدية، فلا يمكن تصور المسؤولية المدنية دون تحقق ركن الضرر، حيث إذا وجد الضرر وجب البحث عندئذ عن توافر الركنين وهما الخطأ وعلاقة السببية لثبوت المسؤولية، وإذا لم يكن هناك ضرر فلا وجود للمسؤولية.

وعليه سنقسم هذا الفرع إلى فقرتين، نخصص الأولى لتحديد معنى الضرر وشروطه والثانية نخصصها لأنواع الضرر.

أولا: تحديد معنى الضرر وشروطه.

الضرر هو الركن الثاني في المسؤولية العقدية، فهو يمثل نقطة ارتكاز لقيام مسؤولية الناقل الجوي، لما له من أهمية من الناحية العملية والنظرية في تقدير التعويض، ولتحليل ذلك سنبحث في مسألتين:

- الأولى: المعنى القانوني للضرر (أ).
- والثانية: شروط الضرر (ب).

أ/ المعنى القانوني للضرر:

أورد علماء القانون– لتحديد معنى الضرر– عدة معان: فقال عنه البعض بأنه: "الأذى الذي يصيب المضرور في جسمه أو ماله أو شرفه أو عواطفه"،[1] وعبر عنه البعض الآخر بأنه: "الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة له سواء كانت المصلحة ذات قيمة مالية أو معنوية".[2] أو هو: "الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة".[3]

[1] مصطفى مرعي، المسؤولية المدنية في القانون المصري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1994، ص 118.
[2] سليمان مرقص، في نظرية دفع المسؤولية المدنية، الحادث الفجائي والقوة القاهرة، فعل الدائن وفعل المصاب، فعل الأجنبي، دراسة مقارنة في المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية في القانونية الفرنسي والمصري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1936، ص11.
[3] مقدم السعيد، نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1992، ص 35.

ويظهر من هذه التعاريف إحاطتها للضرر الواقع على الجسم والمال، وأيضا الضرر الواقع على النفس أو الشرف، وأن جميع الأضرار التي لحقت بالمضرور يجب التعويض عنها، والقاعدة أن على المضرور إثبات الضرر الذي أصابه حتى يستحق التعويض، ولا يكفي أن يقع فعل ضار لكي يسأل عنه فاعله، ما لم يكن قد أحدث للغير ضررا.[1]

وإذا كانت الصفة الدولية والداخلية الخاصة بالنقل الجوي بصفة عامة، ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، قد حددت صور الضرر سواء في نقل الركاب أو البضائع أو الأمتعة، لكنها لم توضح المقصود بالضرر، ولم تحدد طبيعة الضرر الذي يسأل عنه الناقل الجوي، ولا عناصره – كما هو الوضع في التشريع الجزائري– تاركة ذلك للقواعد العامة التي تنظم المسؤولية العقدية في القانون الوطني الواجب التطبيق.[2]

وقد نص المشرع الجزائري على ركن الضرر من خلال نص المادة 124 وما يليها من القانوني المدني، ومن ثم يكون الضرر هو: "الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة مشروعة له كثروته أو جسمه أو صحته أو قدرته على الكسب".

ب/ شروط الضرر:

يشترط في الضرر باعتباره ركنا من أركان المسؤولية المدنية بصفة عامة، ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة الشروط الآتية:

الشرط الأول: أن يكون الضرر محققا.

لا يمكن للمتضرر أن يطالب بالتعويض إلا إذا كان الضرر الذي يدعيه محققا، أي قد وقع فعلا وتجسدت آثاره على الواقع،[3] وأمثلة على ذلك تعرض الراكب لحادث أثناء عملية

---

[1] علي فيلالي، الالتزام، العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 244 وما يليها.

[2] هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 385. مراد منير فهيم، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة ثانية، 1986، ص41.

[3] سمير سهيل دنون، المسؤولية المدنية عن فعل الآلات الميكانيكية والتأمين الإلزامي عليها، المؤسسة الحديثة للكتاب، بيروت، 2005، ص 26، 27.

صعوده إلى الطائرة وهو تحت حراسة الناقل أو تابعيه، أو تعرض البضاعة إلى السرقة من مخازن الناقل بمطار الوصول قبل تسليمها إلى المرسل إليه، أو تأخر الرحلة الجوية أدى إلى تضييع الراكب إكمال الرحلة بواسطة القطار السريع المؤدي إلى مقر سكنه.[1]

وبالمقابل لا يمكن المطالبة بالتعويض عن الضرر الاحتمالي لكون الضرر لم يتحقق بعد، ووقوعه هو مجرد احتمال، فقد يتحقق وقد لا يتحقق، وطالما أن وقوعه مستقبلا أمر غير أكيد، فلا يمكن المطالبة بالتعويض.[2]

وعلى خلاف ذلك يمكن التعويض عن الضرر المستقبل طالما أن وقوعه في المستقبل يعد أمرا محققا وأكيدا، لكون هذا الضرر قد قامت أسبابه لكن كل نتائجه أو بعضها تأجلت أو تراخت إلى المستقبل، فالضرر سيقع حتما وبصفة أكيدة في المستقبل، مما يقتضي التعويض عنه ولو بصفة مؤقتة.[3]

الشرط الثاني: أن يكون الضرر مباشرا.

يشترط في الضرر المرتب للمسؤولية العقدية للناقل الجوي أن يكون مباشرا، أي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخير في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوخاه ببذل جهد معقول.

فالضرر المباشر –على هذا النحو– هو الذي يربط خطأ الناقل بعلاقة السببية، وبذلك تقوم مسؤولية الناقل الجوي، فمتى كان بين الضرر والخطأ علاقة سببية كافية كان الضرر مباشرا، مما يستوجب التعويض عنه.[4]

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 98 وما يليها، و ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 107.

[2] عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام، دار النهضة العربية، 1966، ص 347.

[3] علي فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 254.، رضا داود التكريتي، مسؤولية الناقل الجوي، مجلة المحامون (سوريا)، العدد السابع، السنة 49، 1983، ص732.

[4] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 170 وما يليها.

كما أن الضرر المباشر إما أن يكون متوقعا أو غير متوقع، بحيث لا يسأل المدين (الناقل)، في المسؤولية العقدية، إلا عن الضرر المباشر المتوقع، لأن هذه المسؤولية تقوم على العقد ولإرادة المتعاقدين دور في تحديد مدى الضرر الواجب التعويض عنه، ويفترض المشرع أن هذه الإرادة اتجهت إلى جعل المسؤولية والتعويض عنها مقصورة على المقدار الذي يتوقعه المدين (الناقل).[1]

أما الضرر المباشر غير المتوقع فهو الذي يتعلق بأمور يستهدفها الدائن ولم يفصح عنها المدين، كما لو فقد طرد يحتوي على أشياء ثمينة لم يتوقع الناقل وجودها فيه، وبالتالي لا يسأل الناقل عن الضرر المباشر غير المتوقع إلا في حالتي: الغش، والخطأ الجسيم، لأن المدين (الناقل) في هاتين الحالتين يخرج بفعله عن شريعة العقد.[2]

الشرط الثالث: أن يكون الضرر شخصيا.

قد يترتب على حوادث النقل الجوي إلحاق ضرر سواء بالراكب كأن يفقد حياته في حادث أو يصاب بجروح، أو الشاحن نتيجة هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخير في عملية النقل.

فمن البديهي أنه ليس لمن لم يلحقه ضررا شخصيا أن يطالب بالتعويض على أساس أن الضرر: "هو الأذى الذي يلحق الشخص نتيجة المساس بحقوقه أو مصلحة شخصية". مما يفيد الطابع الشخصي للخسارة سواء كانت المالية أو المعنوية التي لحقت بالمتضرر،[3] وتطبيقا للقاعدة القانونية التي تقر مبدأ "لا دعوى بدون مصلحة"، حيث لا تقبل دعوى التعويض عن الأضرار التي تصيب الراكب أو الشاحن إلا إذا تم رفعها من قبل ذي صفة أو مصلحة شخصية، سواء تمثل في المرسل أو المرسل إليه، –في حالة نقل البضائع– الوارد ذكرهما في خطاب نقل البضائع، حيث يجوز لهما رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي

[1] إن هذا الافتراض هو بمثابة شرط اتفاقي يعدل في مقدار التعويض عن المسؤولية الذي يكون الأصل فيه التعويض عن الضرر كاملا بقصره على الضرر المباشر المتوقع الذي يمكن توقعه عادة وقت التعاقد.

[2] معيار حالة توقع الضرر أو عدم توقعه معيار موضوعي مجرد أساسه تقدير الرجل المعتاد في نفس الظروف وليس مقياسا شخصيا أساسه تقدير المدين نفسه وهو الناقل المحترف العاقل الذي يوجد في مثل ظروف الناقل المخطئ.

[3] MAZEAUD (H) et MAZEAUD (L), traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, tome 1, recueil Sirey, Paris 1931, p 364 et 413 ets.

طبقا لقواعد المسؤولية العقدية، فإن لم يرد ذكرهما في خطاب النقل، لم يكن أمامهما إلا مقاضاة الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية، مع مراعاة الأحكام الواردة في المادة 29 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.[1]

أما في حالة النقل الجوي للأشخاص، يعد الراكب هو صاحب المصلحة المباشرة في رفع الدعوى في المقام الأول، وإذا ترتب عن الضرر وفاة الراكب فإن هذا الضرر يؤدي إلى ضرر آخر يصيب الغير شخصيا، فيحرم من كان يعولهم الراكب المتوفى من مورد رزقهم، أو يتحمل الغير مصاريف بسبب الوفاة، كمصاريف محاولة علاج المتوفى، ثم تكاليف دفن جثته.[2]

ثانيا: أنواع الضرر الذي يصيب مستعملي الطائرة.

الضرر نوعان: ضرر مادي وضرر معنوي، فإن لم ينازع أحد في وجوب تعويض الضرر المادي (أ)، فإن الضرر المعنوي كان محل خلافات بشأن تعويضه (ب).

أ/ الضرر المادي (*Préjudice matériel*)

قد يصيب الراكب أو الشاحن في المسؤولية العقدية ضرر مادي في جسمه أو ماله من جراء خطأ الناقل الجوي.

لذلك أجمعت التعاريف الفقهية والقضائية على أن الضرر المادي هو الذي يصيب الإنسان في جسمه أو ماله، أو ما تلحقه من خسارة مادية نتيجة المساس بحق من حقوقه التي تدخل في تقويم ثروته، أو مصلحته المشروعة.[3]

وتتمثل صور الضرر المادي الذي يصيب كل من الراكب أو الشاحن فيما يلي:

1) في نقل الركاب:

---

[1] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 113 وما يليها.

[2] أما بالنسبة للقانون الجزائري، فقد أجازت المادة 182 مدني لكل من أصابه ضرر شخصي حتى ولو كان دائنا أن يطالب بالتعويض عما أصابه من ضرر مادي بشرط أن يثبت أن له مصلحة مشروعة في طلب التعويض.

[3] سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 246 وما يليها، وسليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، في الالتزامات –المجلد الأول- في الفعل الضار والمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة 1992، ص 137 وما يليها.

حصرت التشريعات الدولية والداخلية المتعلقة بالنقل الجوي الأضرار التي تصيب الركاب أثناء عملية النقل في:

أ. **الضرر في حالة الوفاة:**

إن حوادث الطيران غالبا ما تؤدي إلى وفاة الركاب إثر وقوع الطائرة، ولكن قد تتراخى بعض الوقت بعد الحادث، مما يعني أن هناك بعض الأضرار قبل الوفاة[1]، والتي تتمثل في عدم القدرة على الكسب بسبب الإصابة التي لحقته بين لحظة الإصابة ولحظة الوفاة وفوات الفرص المالية في هذه الفترة.[2]

أما الموت فهو ضرر يلحق الراكب شخصيا ناجم عن إخلال الناقل الجوي بالتزام السلامة نتيجة حادث مميت فوت عليه فرصة الاستمرار في الحياة والتمتع بالقدرة على العمل المدة المعقولة بالنسبة لمن يكون في مثل سنه وصحته، وأن الحرمان من هذه الفرصة يسبب له خسارة مالية بنسبة ما كان له من حظ في استمرار حياته وقدرته على العمل، مما يستوجب التعويض من اللحظة التي يصير فيها الموت محقق الوقوع.[3]

كما ينجم عن موت الراكب ضررا يصيب الغير شخصيا، يتمثل فيما لحقهم من خسارة بسبب حرمانهم من عائلهم وانقطاع الإعالة أو النفقة التي كان يقدمها لهم هذا الأخير، فهو اعتداء على حقهم في النفقة. وبالتالي إخلال بحق مالي ثابت لهم، لذلك يعد ما أصابهم ضررا ماديا.[4]

ب. **الضرر في حالة الجروح والإصابة الجسدية:**

قد يؤدي الحادث الجوي إلى إصابة الراكب بجروح أو بأذى في جسمه أو صحته دون أن يفقد حياته ويتمثل الضرر المادي للجرح أو الإصابة الجسدية في ما يلحق المصاب من خسارة وما يفوته من كسب.[5]

[1] سعيد سعد محمد عبد السلام، تعويض عن الضرر النفس، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1988، ص91 وما يليها.
[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 369 وما يليها.
[3] TOSI (J.P), Responsabilité aérienne, op.cit, p 42 ets
[4] Abo El Naga (H), la transmissibilité aux Héritiers du droit réparation du pretium doloris, journal of law université de Kuwait, vol 11, n°, Mars 1987, p3 ets
[5] إبراهيم الدسوقي أبو الليل، تعويض تفويت الفرصة، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، السنة العاشرة، العدد الثاني، يونيو 1986، ص 81 وما يليها.

وتقدير الضرر الذي يصيب الراكب يعد مسألة شخصية، تختلف من راكب إلى آخر حسب حالته الاجتماعية وعمله ووسائل كسبه،[1] فالخسارة التي تلحق رجل الأعمال من جراء عدم ممارسة أعماله تعد أكبر من تلك التي تلحق بالموظف العادي.[2]

ج. الضرر الناجم عن التأخير:

قد ينجم عن التأخير في إيصال الراكب إلى وجهة الوصول في الميعاد المحدد في عقد النقل ضررا يصيب الراكب، يسأل عنه الناقل الجوي،[3] كالتأخير الذي يترتب عليه حرمان المسافر من الاشتراك في ملتقى علمي دعي له بصفته لتقديم خبراته،[4] أو التأخير في وصول مريض لإجراء جراحة عاجلة.[5]

والتأخير في حد ذاته لا يمثل قرينة على حصول الضرر المادي، بل يجب على المتضرر أن يثبت حصول الضرر من جراء هذا التأخير، وما ترتب عنه من تفويت الفرصة، يسمح للمتضرر المطالبة بالتعويض، ويراعي في تقدير التعويض مدى احتمال نجاح الدائن (الراكب) في الفرصة التي فاتته، حيث يزداد التعويض مقدرا كلما كانت نتيجة الفرصة أكثر احتمالا.[6]

2) في نقل البضائع:

من أجل تحقق مسؤولية الناقل الجوي للبضاعة عن خطئه لابد أن يؤدي ذلك إلى ضرر مادي يصيب البضاعة خلال فترة النقل الجوي التي تشتملها مسؤوليته، ويمنح الضرر صاحب البضاعة الحق في التعويض.[7]

ويتمثل الضرر المادي الذي يلحق الشاحنين في ذمتهم المالية في هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها، أو التأخير في إيصالها إلى المكان المتفق عليه، نتيجة خطأ الناقل الجوي الذي

---

[1] VOIRIEN (P) et GOUBEAUX (G), Droit civil, T 1, L.G.D.J – Paris, 28e édition 2001, p 439 ets

[2] سليمان مرقس، تعليقات على الأحكام المصرية في مسؤولية الناقل الجوي، مجلة إدارة قضايا الحكومة، السنة الثالثة، العدد الثاني. أبريل، يونيو 1959، ص125.

[3] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 235.

[4] T. seine, 19/07/1960, J.C.P 1960, p 1830, note M. de Juglart.

[5] T. Genève, 8 mars 1955, ,RFDA 1955, p 235.

[6] أحمد بن براهم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 408-409.

[7] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 104.

أخل بالتزامه التعاقدي بالمحافظة على البضاعة، يحث يسأل الناقل عما لحق الشاحن من خسارة وما فاته من كسب.[1]

ويثير التعويض عن تفويت الفرصة التساؤل عما إذا كان تفويتها كافيا حتى يتحقق الضرر، أو لابد أن تقترن الفرصة بمعطيات أو بظروف تجعل تحققها أمرا قابلا للتصور؟

انقسم الفقه في تحديدها إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: يرى أن ضياع الفرصة يشكل بذاته ضررا قائما بذاته، فيكون هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها منطويا على الضرر ويكون التعويض عليه في هذه الحدود، وبالتالي لا يكون تقويم الضرر بمقدار الكسب الذي فاتت فرصته وإنما في ضوء الفرصة واحتمالات تحققها لو سارت الأمور سيرها الطبيعي.[2]

الاتجاه الثاني: يضع لمفهوم تفويت الفرصة إطارا أضيق إذ لا يقر التعويض عنه إلا إذا توفرت الظروف التي تجعل للفرصة مجالا أكبر لتحققها أو تكسبها طابعا جديا وليس احتماليا، حيث يشعر القاضي معها بأن التعويض عن ضياع الفرصة مبرر قانونا وواقعيا.[3]

ومادام أن مسؤولية الناقل الجوي هي مسؤولية عقدية، فإن الناقل الجوي يسأل عن الضرر المباشر المتوقع والمحقق الوقوع وفقا للقواعد العامة للمسؤولية العقدية.[4]

ب/ الضرر المعنوي.

إذا كان الضرر المادي يصيب الشخص (الراكب أو الشاحن) في حق ثابت، أو في مصلحة مالية فإن الضرر المعنوي يصيب مصلحة غير مالية، حيث يصيب المضرور في عاطفته

[1] عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 83، وثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص385.

[2].MAZEAUD, (H) . MAZEAUD .(L) , op.cit, p 413 ets

- عبد المنعم البدراوي، النظرية العامة للالتزامات، الجزء الثاني، أحكام الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، عدم ذكر سنة النشر، ص 73، والمختار عطار، قانون الالتزامات والعقود، مصادر الالتزام، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، الطبعة الثانية، 1992، ص 280 وما يلي

[3] عاطف النقيب، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي-الخطأ والضرر، منشورات عويدات، بيروت، الطبعة الأولى، 1983، ص 288 وما يليها.

[4] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 108 وما يليها.

وشعوره، وشرفه، ويمكن إرجاعه إلى حالات معينة منها الضرر المعنوي الناجم عن إصابة الراكب، فالجروح والتلف الذي يصيب الجسم والألم، وما قد يعقب من تشويه في الوجه أو في الجسم الذي تخلفه الإصابة يكون ضررا ماديا ومعنويا.[1]

وقد تردد الفقه الفرنسي طويلا بخصوص التعويض عن الضرر المعنوي، ورأى البعض بالفعل عدم ملائمة ذلك، باعتبار أن الغاية من التعويض هي جبر الضرر، وهو أمر ينطبق على الضرر المادي الذي يمكن حساب الخسارة، أو الكسب الفائت عنه، بمبلغ محدد يدفع للمضرور، الأمر الذي يستحيل بالنسبة للضرر المعنوي، حيث لا يوجد أساس منضبط لتقديره.[2]

ومع ذلك فقد استقر الفقه أخيرا على إمكانية التعويض عن الضرر المعنوي أو الأدبي مثله مثل الضرر المادي تماما، فلا أقل من أن يمنح المضرور عنه بعض المال، ليكون فيه على الأقل بعض العزاء، وما يستشعره الشخص من الحزن والأسى على فقدان عزيز عليه.[3]

والأصل في التعويض عن الضرر المعنوي أنه شخصي مقصور على الشخص نفسه، فلا ينتقل إلى غيره بالميراث أو العقد إلا إذا كانت مطالبة المضرور به محققة،[4] إلا أنه يجوز للغير المطالبة بالتعويض عن الضرر المعنوي الشخصي الذي أصابهم في عواطفهم وشعورهم من جراء فقدان عزيز عليهم، حيث يجيز القانون الفرنسي التعويض عن الضرر المعنوي دون قيد، وقضى في نطاق النقل الجوي بتعويض الضرر المعنوي الناجم عن وفاة للوالدين، الزوج، والأولاد القصر، والورثة بصفة عامة.[5]

---

[1] إبراهيم سيد أحمد، الضرر المعنوي – فقها وقضاء- ، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2007، ص 15، ومصطفى مرعي، المسؤولية المدنية في القانون المصري. رسالة، المرجع السابق، ص119 وما يليها.

[2] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 239، و محمد أحمد عابدين، التعويض بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1985، ص 72، و سامي عبد الله الذريعي، بعض المشكلات التي يثيرها التقدير القضائي للتعويض، مجلة الحقوق جامعة الكويت، العدد الرابع، السنة السادسة والعشرون، ديسمبر، 2002، ص 91 و92.

[3] سمير سهيل دنون، المرجع السابق، ص 26، وسليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، المرجع السابق، ص 155 وما يليها.

[4] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 249 و250، محمد يحيى المحاسنة، أصحاب الحق في التعويض عن الضرر الأدبي في حالة موت المصاب، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، السنة الرابعة والعشرون، يونيو 2000، ص 279 وما يليها.

[5] أحمدالسيد الزقرد، الاتجاه الحديث لمحكمة النقض المصرية في تحديد مفهوم الضرر "المادي والأدبي" وانتقال الحق في التعويض عنه إلى الورثة، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، السنة العشرون، يونيو 1997، ص 264 وما يليها، و محمد يحيى المحاسنة، المادة 360 مدني أردني والتعويض عن الضرر الأدبي في المسؤولية العقدية،/ مجلة الحقوق، العدد الثالث، السنة الرابعة والعشرون، سبتمبر 2000، ص 248 و249.

أما القانون الجزائري فكان يفتقد في وقت سابق إلى نص صريح يجيز التعويض عن الضرر المعنوي، يحث ترك للفقه والقضاء استخلاص مبدأ التعويض عن الضرر المعنوي من خلال نص المادة 124 مدني تقر بالتعويض عن الضرر الذي يصيب الشخص دون تحديد نوعه وطبيعته. إلاّ أن المشرع الجزائري أدخل تعديلا على القانون المدني في عام 2005، حيث أضاف المادة 182 مكرر التي تنص صراحة على الضرر المعنوي، لكنه حصر هذا الضرر في كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة فقط.[1]

وبالتالي لا يجيز القانون الجزائري التعويض عن الضرر المعنوي إلا إذا كان ناشئا عن جريمة، ولا يقر بالتعويض عن الضرر المعنوي الذي يصيب الغير شخصيا، والمتمثل فيما يعانيه أهل الراكب من ألم وحزن جراء وفاته، تقوم على أساسه المسؤولية العقدية للناقل الجوي،[2] حيث كان يستوجب على المشرع الجزائري إجازة التعويض عن الأضرار المعنوية التي تصيب الراكب أو الغير شخصيا دون قيد أو تحديد مثلها مثل الأضرار المادية التي تستوجب التعويض عنها مهما كان سببها.

كما يجوز التعويض عن الضرر المعنوي في نقل البضائع عن الضرر الذي يلحق الشاحنين في ذمتهم المالية في صورة ذلك: هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها،[3] أو تأخر الناقل في إيصال البضاعة إلى المكان المتفق عليه، حيث يكون معيار وصولها محل اعتبار خاص لدى المرسل إليه، كاستعمالها في وقت معين بمناسبة ما.[4]

وأخيرا فإن ركني الخطأ والضرر ليسا كافيين لقيام مسؤولية الناقل الجوي، بل يجب توافر ركن ثالث وهو علاقة السببية بين الخطأ والضرر أي يكون الخطأ هو سبب الضرر.

---

[1] تنص المادة 182 مكرر مدني جزائري على أن: "يشمل الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".

[2] يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص 124. قادة شهيدة، المسؤولية المدنية للمنتج، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص86 وما يليها.

[3] - Cass- com, 20/10/2009, RF DAS 2009, P435
- Cass- com, 17/02/2009, BTL 2009, P175 ets.

[4] C- A-paris, 07/07/1979, RFDA1979, p 181.

الفرع الثالث:

العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

لقيام مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يصيب كل من الراكب أو الشاحن يجب أن تتوفر علاقة سببية بين الخطأ الذي يرتكبه الناقل أو أحد تابعيه والضرر، وتعد العلاقة السببية الركن الثالث الذي تتم به أركان المسؤولية، والذي يقصد به ارتباط الخطأ بالضرر وارتباط السبب بالمسبب أو العلة بالمعمول، فلا مسؤولية دون توافر هذا الركن.

وللسببية وظيفة مزدوجة فيما يخص المسؤولية المدنية:

أولا: يجب أن يكون الخطأ هو الذي أدى إلى وقوع الحادث، والسببية في هذه الصورة شرط لقيام المسؤولية.

ثانيا: يجب أن يؤدي الحادث إلى كل ضرر يستوجب التعويض عنه، والسببية هنا تحرر نطاق المسؤولية[1].

وقد تتدخل عوامل أو أسباب مختلفة ومتفاوتة من حيث الدور الذي لعبته في إحداث الضرر كأن يكون البعض منها منتجة للضرر؟ والبعض الآخر قد شارك في حصوله، ومنها من ساعدت أو زادت في حجمه...الخ

فهل تعد هذه العوامل متساوية من حيث الأهمية تقوم على أساسها مسؤولية الناقل الجوي؟ أو ما هو السبب الذي تربطه علاقة سببية بالضرر للإجابة على هذا التساؤل نقسم هذا الفرع إلى فقرتين: نخصص الأولى لموقف الفقه(أولا) والثانية لموقف القضاء(ثانيا).

أولا: موقف الفقه

اختلف الفقه بصدد تحديد معيار موحد حول علاقة السببية بين الخطأ والضرر، حيث انقسم حول هذه المسألة إلى ثلاثة 03 اتجاهات رئيسية يعبر الأول عنه بنظرية تكافؤ أو تعادل الأسباب، والثاني بنظرية السبب المنتج أو الفعال، والثالث بنظرية السبب القريب أو المباشر.

[1] هناء خيري أحمد خليفة، المسؤولية المدنية في نطاق الأسرة العقدية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس ، 2001، ص70 وما يليها.

أ/ نظرية تكافؤ أو تعادل الأسباب "*Théorie de l’équivalence des causes ou de l’équivalence des conditions*":

وهي نظرية نادى بها الفقيه الألماني "فون بوري" "*Von Buri*" في الفترة ما بين 1860 و1885، وطبقا لهذه النظرية يؤخذ في الاعتبار كل الأسباب التي ساهمت في إحداث الظاهرة أو شاركت في إحداث الظاهرة أو شاركت في إحداث الضرر حتى ولو كان لبعضها علاقة بعيدة بالضرر.[1]

فالضرر يحدث نتيجة لمجموعة من الأسباب وليس نتيجة لسبب واحد مع الأخذ في الاعتبار كل سبب ساهم في إحداثه مهما كان بعيدا، ولولا وجوده لما وقع الضرر فحسب أنصار هذه النظرية كل سبب يعتبر متكافئا مع غيره، ولا يمكن التفرقة فيما بينهما من حيث أهميتهما أو خطورتهما في إحداث الضرر، فكل الأسباب هي متعادلة وإذا اختفى أحد هذه الأسباب تصبح الأسباب الأخرى عديمة الفاعلية.[2]

غير أن هذه النظرية تعرضت لانتقادات من طرف جانب كبير من الفقه أهمها:

1- إن اعتماد كل الأسباب في إحداث الضرر حتى ولو كان لبعضها علاقة بعيدة بالضرر من شأنها أن تؤدي إلى عدم إمكانية تحديد نطاق الضرر الذي يجب أن يسأل عنه الناقل الجوي.

2- إن هذه النظرية تلقى عبء الحادث على كل سلوك أدى إلى وقوعه حتى ولو كان سببا غير مباشر في إحداث الضرر، وهذا يتناقض مع ما استقر عليه الفقه من أنه ليس كل فعل ساهم في إحداث الضرر يؤخذ في الاعتبار، بل يجب التمييز بين الأفعال المتسببة فعلا في الضرر أي المنتجة له، وبين الأفعال التي لا تكن سببا فيه.[3]

---

[1] علي فيلالي، الالتزامات – العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 273.

[2] عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 89، وإبراهيم سيد أحمد، الضرر المعنوي فقها وقضاء، المرجع السابق، ص 18.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 119 و120، وعاطف النقيب، النظرية العامة في المسؤولية عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية، منشورات عويدات، بيروت، الطبعة الأولى 1980، ص 200 و201.

ب/ نظرية السبب المنتج أو الفعال "*Théorie de la causalité adéquate*":

تقدم بهذه النظرية الفقيه الألماني "فون كريز *VON KREIS*" ومفادها أنه عند تدخل عدة أسباب في إحداث ضرر ما، يتوجب استعراض الأسباب التي تدخلت في إحداث الضرر، وذلك للتفريق بين ما يكون منها صالحا لإحداثه على الوجه المعتاد أو ينطوي على احتمال وقوعه، وبين ما لا يستتبع تحقق الضرر على هذا الوجه.[1]

وبعبارة أخرى يكون السبب منتجا أو فعالا متى كان سببا قانونيا يؤدي عادة إلى إحداث ضرر معين أما السبب العرضي فهو ذلك السبب غير المألوف لا ينتج –عادة– الضرر وإنما قد ساهم في حدوثه صدفة عند اقترانه بالسبب المنتج أو الملائم،[2] كتحليق الطيار على ارتفاع دون المعدل المقرر في لوائح المرور الجوي، فاصطدم بقمة الجبل، فخطأ الطيار يعد سببا منتجا لسقوط الطائرة، كما يعد إهمال الحارس التابع للناقل الجوي في غلق باب المخزن المودع به البضائع، التي سلمها له الشاحن من أجل نقلها عن طريق الجو إلى وجهة معينة سببا منتجا لسرقة البضاعة.

ويرى بعض الفقه أن نظرية السبب المنتج تعد من أصلح النظريات التي قدمت في مجال علاقة السببية ويرجع ذلك إلى:

1- إن العوامل أو الأسباب التي ساهمت في إحداث الضرر ليست متساوية في قواتها السببية للإحداث النتيجة الضارة، من خلالها يتم استبعاد العوامل التي ساهمت في إحداث الضرر صدفة، واعتماد السبب المنتج أو الملائم والذي يعتبر سببا قانونيا يؤدي في الظروف العادية إلى إحداث الضرر.[3]

---

[1] سمير عبد السيد تناغو، المرجع السابق، ص 257.
[2] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 193.
[3] سمير سهيل دنون، المرجع السابق، ص 60 و61.

2-إن نظرية السبب المنتج تتماشى مع التصور الذي تبناه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 176 مدني التي أقرت بأن تعويض المضرور يجب أن يكون نتيجة لعدم الوفاء في تنفيذ التزامه أو التأخير فيه، مما يدل على أن التشريع الجزائري قد أخذ بنظرية السبب المنتج أو الملائم.[1]

غير أن منتقدي هذه النظرية يرون أن الناحية العملية قد تخالف الجانب النظري، لأنه ليس بالضرورة كل ضرر يصيب الراكب أو الشاحن هو نتيجة لسبب ملائم أو منتج، وإنما قد يكون السبب الذي أحدث الضرر هو السبب غير المنتج، كأن يكون حادث الطيران ليس هو السبب الذي أدى إلى وفاة الراكب، وإنما سبب الوفاة يرجع إلى حالته الصحية.[2]

ج/ نظرية السبب القريب أو المباشر "*Théorie de la proximité de la cause*":

مصدر هذه النظرية الفقه أنجلوساكسوني الذي لعب دورا هاما في عرضها حيث ظهرت عندما تعرض ذلك الفقه لدراسة أثر مساهمة خطأ المضرور في إحداث الضرر على حقه في التعويض.[3]

يقصد بالسبب القريب كل سبب يؤدي في تتابع طبيعي ومستمر إلى إحداث النتيجة المشكو منها دون أن يقطعه تدخل سبب آخر فعال متى ثبت أن السبب كان وحده مؤديا إلى الضرر ولولا وقوعه لما حدثت النتيجة وهي الضرر المطالب بالتعويض عنه وبعبارة أخرى في حالة تعدد الأسباب وتسلسلها يعتد بالسبب القريب من الضرر أي السبب الأخير الذي تلاه مباشرة الضرر أي أن المتسبب الحقيقي في الضرر هو الشخص الذي كانت له الفرصة الأخيرة لمنع الضرر الذي لحق الضحية.[4]

---

[1] أخذ المشرع الجزائري بهذه النظرية استنادا لنص المادة 182 مدني، التي تنص على: "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل التعويض ما لحق من خسارة وما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوفاه ببذل جهد معقول..."، فالاعتداد بالضرر الذي يكون نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام، يعني بالنسبة للفقهاء أن المشرع أخذ حتما بنظرية السبب المنتج،علي فيلالي، الالتزامات-العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 277.

[2] كما أن معيار السببية ليس معيارا قاطعا وإنما هو مجرد معيار يأخذ به القاضي على سبيل الاستئناس عنه والبحث عن توافر الرابطة السببية ويتم ذلك حسب ظروف كل دعوى دون التقيد بنظرية معينة.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 120 و121.

[4] عز الدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، 1997، عدم ذكر دار النشر، ص ص. 188، 189.

لكن يعاب على هذه النظرية أنها تقوم على أساس الظرف الزمني الذي يتبع الظواهر، ولكن ذلك لا يتضمن الفكرة الحقيقية للسبب مما دفع بالفقه والقضاء إلى التخلي عنها.[1]

-ثانيا: موقف القضاء.

حاول القضاء تقديم الحماية الكافية للمتضررين من ركاب وشاحنين عن أضرار حوادث الطيران من خلال افتراض الدور الإيجابي للشيء في إحداث الضرر -أي علاقة سببية- إذا كان الشيء المتسبب في الضرر في حالة حركة من جهة، وحصل احتكاك بموقع الضرر من جهة ثانية، حيث ركزت الأحكام القضائية على ضرورة توافر علاقة السببية بين الخطأ والضرر، مع تبيان المعيار الذي أخذ به القضاء في كل من فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية والجزائر.

أ/ موقف القضاء الفرنسي:

ذهب القضاء الفرنسي في أحكامه المختلفة إلى وجوب توافر علاقة السببية بين خطأ الناقل الجوي والضرر الذي يصيب كل من راكب أو الشاحن،[2] لأن الرابطة السببية ركن من أركان المسؤولية المدنية لذلك وجب على مدعي التعويض إقامة الدليل على توافرها ويتعين على المحكمة عند قضائها بالتعويض أن تبين في حكمها توافر هذه الرابطة وإلا كان حكمها فيه قصور في التسبيب يستوجب نقضه وقد جرت محكمة النقض الفرنسية على نقض جميع الأحكام التي لم تبين توافر علاقة السببية.[3]

وقد أخذ القضاء الفرنسي بنظرية السبب المنتج حيث تشترط محكمة النقض الفرنسية أن يكون نشاط المدعي عليه (الناقل) سببا منتجا *Cause Génératrice*، وتميز بين السبب المنتج

[1] عبد الرشيد مأمون، علاقة السببية في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، عدم ذكر سنة النشر، ص ص. 24، 25

[2] Cass-civ, 22/01/1940, D1940, p 101.

[3] Cass-civ, 06/01/1943, D1945, p 117

مشار إليه في ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 403 .

والسبب العارض حيث تقتصر المسؤولية على حالة السبب المنتج، لأن العبرة بالأسباب المنتجة وحدها للضرر.

لذلك يشترط القضاء الفرنسي أن يكون الفعل المنسوب إلى الناقل شرطا ضروريا لوقوع الضرر من جهة، وأن يكون سببا ملائما له من جهة أخرى حيث قضى في عديد من أحكامه على وجوب توافر علاقة السببية بين خطأ الناقل الشخصي في استخدام طيار متعب ووقوع حادث، لأن تعب الطيار حال دون بذله العناية اللازمة في قيادة الطائرة،[1] واعتمد في قيادة الطائرة على طيار معروف برعونة تسبب في سقوط الطائرة عند قيامه بحركات بهلوانية،[2] أو عدم تقيد الطيار بمنشور التعليمات الخاصة بحالة الجو التي كانت تقتصر وجوب إتباع الطيار ممر هوائي آخر، غير الممر الهوائي التقليدي، مما نجم عنه مسؤولية الناقل الجوي عن هذا الحادث.[3]

كما أقر القضاء الفرنسي في نطاق النقل الدولي بمسؤولية الناقل الجوي عن الحادث الناجم عن اصطدام الطائرة بقمة جبل قريب من الشاطئ نتيجة عدم صلاحية جهاز قياس الأبعاد الموجود بالطائرة الذي يعد سببا ملائما له،[4] وقضى أيضا بتوافر رابط السببية إذا أخطأ الطيار عند استمرار الطيار في التحليق بعد الإقلاع بالقرب من الأرض حتى اصطدام بشجرة.[5]

وعليه فإن القضاء الفرنسي قد اعتنق نظرية السببية الملائمة من خلالها يؤدي الفعل المنسوب إلى الناقل الجوي بحسب المجرى العادي للأمور إلى وقوع الضرر، ويجب على المتضرر في هذه الحالة إثبات قيام رابطة السببية بين الخطأ الذي يدعيه والضرر ومتى توافرت هذه الرابطة وجب أن يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي أحدثه فعله، ويعتبر

---

[1] C.A.Paris, 14/02/1950, RFDA 1950, p 97.
[2] Cass-civ (2°sec), 05/03/1964, RFDA 1964, p399 ets.
[3] T- GRENOBLE (ch.civ), 11/02/1948, RFDA, 1949, p 115.
[4] T- de seine, 24/04/1952, RFDA 1952, p 199.
[5] T- de seine, 28/04/1954, RFDA 1954, p 184.

توافر السببية مسألة واقع متروكة لتقدير قاضي الموضوع لكن تحت رقابة محكمة النقض من حيث كفاية التسبيب.[1]

ب/ موقف القضاء الأمريكي.

أخذ القضاء الأمريكي أيضا بمعيار السببية الملائمة التي تشترط أن يكون الفعل الذي ارتكبه الناقل الجوي قد يؤدي وفقا للمجرى العادي للأمور إلى وقوع مثل النتيجة الضارة.

وقد استند القضاء الأمريكي في ذلك إلى اعتبارين أساسيين وهما:

الأول: استخدم القضاء الأمريكي معيارا للسببية يطلق عليه اسم العامل الأساسي *SUBSTENTAL FACTOR* استمده من الفقه، من خلاله يشترط أن يكون الفعل عاملا أساسا في إحداث الضرر، ولقد تبنت هذه الفكرة مجموعة *Restatement of Forts* التي تعتبر الفعل عاملا أساسيا في إحداث النتيجة إذا كان من شأنه أن يدعو الرجال العقلاء إلى اعتباره سببا بالمعنى القانوني يرتب المسؤولية عن الضرر إذا كان الفعل يؤدي إليها بحسب طبيعة الأشياء والمجرى العادي للأمور، مما يعني الأخذ بنظرية السببية الملائمة التي أخذها بها القضاء الأمريكي في عديد من الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي.[2]

الثاني: كما استعمل القضاء الأمريكي– في بعض أحكامه– عبارة السبب القريب كأساس لقيام مسؤولية الناقل الجوي والذي يعتبر كل سبب يؤدي في تتابع طبيعي ومستمر إلى النتيجة المشكو منها، دون أن يقطعه تدخل سبب آخر فعال، فلولا السبب القريب لما وقعت النتيجة، وقد أخذ القضاء الأمريكي بها التعريف من القواعد العامة وطبقه على النقل الجوي.[3]

---

[1] ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 128 و129.

[2] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 405.

[3] Cour supr Columbia, 13/03/1953.

مشار إليه في: ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 405.

ومن خلال ما تقدم فإن المعيار الغالب الذي أخذ به القضاء الأمريكي في العديد من أحكامه،[1] هو معيار السببية الملائمة، حيث قضى – في نطاق النقل الداخلي: "بأنه إذا قابلت الطائرة فجأة منطقة باردة ذات سحب كثيفة، فتكون الثلج على أطراف الطائرة حتى ثقلت وفقدت توازنها وسقطت، ولم يكن الطيار قد استخدم الجهاز المضاد للثلج، فلا سبب بين عدم استخدام الجهاز المذكور وسقوط الطائرة، لأنها كانت سوف تسقط مع استخدام ذلك الجهاز إذ وظيفة هذا الجهاز هي منع تكون الثلج أصلا، لا إزالته بعد تراكمه، وقد ثبت أن الثلج تراكم على أطراف الطائرة بمجرد دخولها منطقة السحب".[2]

ج/ موقف القضاء الجزائري:

أخذ القضاء الجزائري بنظرية السبب المنتج مستمدا ذلك من القانون الفرنسي الذي كان يطبق على الإقليم الجزائري قبل صدور القانون المدني سنة 1975، حيث كان القضاء الجزائري يعتد مثله مثل القضاء الفرنسي بنظرية السبب المنتج، والتي تبناها فيما بعد المشرع الجزائري في التقنين المدني لعام 1975 من خلال نص المادة 182 منه.[3]

حيث تنشغل مسؤولية الناقل الجوي– استنادا لنص المادتين 145، 146 من قانون الطيران المدني الجزائري– بمجرد حدوث الضرر، ويفترض الخطأ في جانبه، ويفترض أن هذا الخطأ هو سبب الضرر، أما السببية التي تفترض هي السببية بين نشاط الناقل ووقوع الحادث، حيث يقع على عاتق المدعي عبء إثبات الضرر الذي يطالب بالتعويض عنه قد نجم عن الحادث.

---

[1] وقضى أيضا بأنه: "إذا شرع الطيار في الهبوط إلى مطار غير صالح لذلك، وزاح يطوف حوله يبحث عن ممر يهبط عليه، ولذلك سقطت الطائرة فجأة، فلا سببية بين خطأ الطيار في اختيار مطار غير صالح للهبوط وبين الحادث، لأن الطائرة سقطت وهي في الفضاء وقبل أن تهبط إلى هذا المطار ".

- Cour supr pennsylvania , 29/06/1935.

- مشار إليه في: ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 406 و407.

[2] C–A California, 30/06/1941

- مشار إليه في: ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 127.

[3] علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 193، وعلي فيلالي، الالتزامات، العمل المستحق للتعويض، المرجع السابق، ص 276 و277.

وعليه فإن القضاء الجزائري يشترط لقيام العلاقة السببية بين الخطأ والضرر ما يلي:

أ- أن ينسب الفعل الضار إلى الناقل الجوي.

ب- أن يكون فعل الناقل سببا منتجا أو فعالا في إحداث الضرر.

ويمكن القول أن أغلب دعاوى التعويض تدور حول قيام رابطة السببية أو انقطاعها مما يبرز أهمية هذا الركن، حيث قضى بوجوب توافر رابطة السببية من خلال: "الخبرة المنجزة وكذا محضر المعاينة المذكورة أعلاه والمحرر يوم استلام البضاعة يعد قرينة عدم التسليم المطابق المنصوص عليه في المادة 152 من قانون الطيران المدني وبأن عمليات السرقة الحاصلة عليها تمت قبل استلامها من المرسل إليه وفي الوقت التي كانت تحت مسؤولية الناقل الجوي أي بالمطار وقبل خروجها منه ما يجعله طبقا لأحكام المادة 146 من نفس القانون المذكور أعلاه مسؤولا عما حدث للبضاعة، يتعين تعويض قيمتها للمدعية نظرا لعدم احترام الالتزامات التعاقدية المتفق عليها وبناء عليه يتعين التزام المدعي بدفع قيمة التعويض المحدد بعقد الحلول".[1]

ويظهر جليا أن القضاء الجزائري قد أخذ بهذه النظرية، ففي القرار الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 2012/03/25 يقول القضاة: "حيث من المقرر قانونا أن الناقل بالطائرة مسؤولا عن الخسائر والأضرار الناتجة عن ضياع أو تلف أو خسارة تصيب الأمتعة المسجلة أو الشحن شرط أن يكون السبب الأصلي للخسارة قد حدث في الوقت الذي كانت فيه تحت حراسة الناقل الجوي حسب ما تنص عليه المادة 146 من قانون الطيران المدني وبالرجوع إلى ما خلص إليه الخبير أثناء المعاينة الميدانية تضرر كمية من البضاعة تمثلت في 13 عبوة من مادة معطر النعناع أي بخسارة قدرها 260 كلغ من هذه المادة كما تمت المعاينة عند وصول البضائع إلى المطار حسب تصريح الخبير ما يشير إلى أن الخسائر

[1] قرار مجلس قضاء الجزائر، الغرفة التجارية، بتاريخ 2011/02/27، قضية رقم 2010/6575، (غير منشور).

لحقت بالبضاعة قبل عملية تسليمها إلى المرسل إليه لما كانت تحت مسؤولية الناقل التي تعتبر مفترضة إلى غاية ثبوت العكس.

ويحث لم يقدم الناقل الجوي من وسائل يثبت من خلالها مساهمة المرسل إليه في حصول الخسارة للبضاعة وفقا للنص 149 من قانون الطيران المدني فإن المجلس قرر التصريح بمسؤولية الناقل جراء ما حصل للبضاعة من تلف وإلزامه بالتالي أن يسدد إلى الشركة المدعية ما توصل إليه الخبير من تقييم للأضرار..."[1]

ونستخلص مما سبق أن العلاقة السببية هي ركن أساسي من أركان مسؤولية الناقل الجوي فإذا توافر هذا الركن مع ركني الخطأ والضرر قامت المسؤولية، أما في حالة اشتراك عوامل أخرى مع خطأ الناقل أو أحد تابعيه تنتفي مسؤولية، وبالتالي فإن نظرية السبب المنتج هي النظرية الأصوب والأنسب سواء في مجال النقل الجوي للركاب أو البضائع، من خلالها أن يكون الضرر المتحقق نتيجة طبيعية لعدم تنفيذ الناقل لالتزامه التعاقدي وفقا للمجرى العادي للأمور.

[1] قرار مجلس قضاء الجزائر، الغرفة التجارية، الصادر بتاريخ 2012/03/25، قضية رقم 2011/6783. غير منشور.

المطلب الثاني:

نطاق تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي

يعد النقل الجوي مرفقا حيويا في مسيرة الدول وأحد الدعائم الأساسية التي ترتكز عليها الحياة الاقتصادية في العصر الحديث، خاصة بعد أن تقلص حجم المخاطر وتحقق عنصر الأمان من جهة، وتأمنت للطائرة من جهة أخرى التقنية الحديثة الهائلة التي تمكنها من ربط مكانين في العالم، تفصل بينهما مسافات شاسعة، في زمن قصير جدا.

ولما كان قواعد مسؤولية الناقل الجوي في التشريعات الدولية والداخلية لازمة لحل معظم المشاكل التي يثيرها تنفيذ عقد النقل الجوي، فإنه يغدو أمرا ضروريا تحديد النطاق العام الذي تسري فيه أحكام المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب متعاملي النقل الجوي من ركاب أو شاحنين سواء من حيث:

- وجود عقد النقل (الفرع الأول).
- الصفة الدولية للنقل الجوي (الفرع الثاني).
- الصفة التجارية للنقل الجوي (الفرع الثالث).

الفرع الأول:

وجود عقد نقل

يتم النقل الجوي سواء كان دوليا أو داخليا بموجب عقد النقل وهو عبارة عن اتفاق يبرم بين الناقل الجوي من جهة، والمسافر أو مرسل البضاعة من جهة أخرى، بمقتضاه يتعهد الناقل بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد، وذلك مقابل أجر يدفعه المسافر أو مرسل البضاعة.

وعليه فإن الغرض الأساسي من العقد هو التغيير المكاني للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع من مكان إلى آخر، فإذا كان محل العقد شيئا آخر كعقد تجريب الطائرات، أو عقد تدريب الطيارين، فلا تعد عقود نقل، لأن التغيير المكاني فيها يعتبر عملية عرضية أو ثانوية يقتضيها تنفيذ العقد، وبالتالي لا تخضع لأحكام اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999 إذا كان النقل دوليا، وقانون الطيران المدني الجزائري لعام 1998 المعدل، إذا كان النقل داخليا، ومن ثم لا تخضع لأحكام المسؤولية المقررة فيها بل تخضع كل منها للقواعد الخاصة به في القانون الوطني الواجب التطبيق.

لكن التساؤل الذي يطرح: ما هي الاعتبارات التي يقوم عليها عقد النقل الجوي؟ وما هو القانون الواجب التطبيق عليها؟ وكيف يتم إثباته؟

أولا: الاعتبارات التي يقوم عليها عقد النقل الجوي.

يقوم عقد النقل الجوي على عدة اعتبارات أهمها:

أ/ الطابع الرضائي لعقد النقل الجوي:

يعد النقل الجوي من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تطابق إرادة الناقل من جانب، وإرادة المسافر أو الشاحن من جانب آخر أي بمجرد توافق الإيجاب مع القبول.[1]

ويترتب على الرضائية في عقد النقل الجوي النتائج الآتية:

---

[1] مصطفى البنداري، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 340.

1) إن عدم تحرير وثائق النقل، أو تحريرها وعدم تسليمها إلى الراكب أو الشاحن لا يؤثر على صحة انعقاد العقد، ولا يتوقف انعقادها على شكل أو إجراء معين،[1] كتسليم تذكرة السفر إلى المسافر أو خطاب النقل الجوي للبضاعة إلى الشاحن، حيث أن هذه الوثائق يقتصر دورها على إثبات عقد النقل الجوي وشروطه، بحسبان أن هذا العقد هو دائما بالنسبة للناقل الجوي من العقود التجارية، ومن ثم يجوز للمسافر ومرسل البضاعة إثباته بكافة طرق الإثبات.[2]

2) إن عدم التزام المسافر بتسليم نفسه إلى الناقل، أو عدم تسليم الشاحن البضاعة المراد نقلها إلى الناقل لا يؤثر على صحة العقد، حيث أن انعقاده لا يتوقف على تقدم المسافر أو على تسليم البضاعة، لأن عقد النقل الجوي لا يعتبر من العقود العينية التي لا يتوقف انعقادها على اتخاذ إجراء معين أو تسليم شيء معين، ومن ثم لا يجوز للناقل أن يرفض التعاقد إذا تطابقت إرادة الطرفين، وإلا كان متعسفا ومخلا بمبدأ المساواة بين الأفراد أمام المرفق العام متى تعلق النقل بخط جوي منتظم.[3]

3) كما يترتب على انعقاده تطبيق أحكام المسؤولية الناجمة عن إخلال الناقل الجوي بالتزاماته التعاقدية ومساءلة الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار بدنية، أو في حالة هلاك البضاعة أو ضياعها أو تلفها، وكذلك عن الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع.

- **ثانيا: صفة الإذعان في عقد النقل الجوي:**

نظرا لكون عقد النقل الجوي من العقود الرضائية، إلا أنه يعبر عن تعارض مصالح أطرافه، لذا فإنه من الصعوبة بمكان تحقق المساواة الكاملة بين الحقوق والالتزامات كل من الناقل من جهة والمسافر والشاحن من جهة أخرى[4].

---

[1] T-G-inst-Grenoble, 01/07/1970, RFDA 1970, p 445.

[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 123.

[3] مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 331. عصام جركو، مسؤولية الناقل الجوي، ومايثار حول عقود مكاتب التسفير والسياحة، مجلة المحامون (سورية) العدد 11، سنة 1982، ص 1218 وما يليها.

[4] BROUSSOLLE (D), le droit des transports de personnes, PUF, Paris 1995, p107 ets.

لذلك يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان *Contrat d'adhésion* التي تتميز بعدم تكافؤ أطراف العقد حيث ينفرد الناقل الجوي بتحديد المضمون التعاقدي للاتفاق من خلال تنظيم شروط النقل وأحكامه، أما المسافر أو الشاحن ليس لهما حق التفاوض مع الناقل الجوي في مرحلة ما قبل التعاقد بشأن البنود الواردة في العقد، بل وأكثر من ذلك، فقد لا يعلم المسافر أو الشاحن بشروط العقد إلا أثناء تنفيذ العقد بعد تسلمه تذكرة السفر أو خطاب النقل الجوي، ومن ثم فإن قبول هذه الشروط بحالتها لا يكون إلا نوعا من الإذعان لمشيئة الناقل الجوي.[1]

ويعتبر قطاع النقل الجوي من المرافق الحيوية التي يصعب على الإنسان الاستغناء عنها،[2] لذلك فإن مصدر الإذعان يأتي من المركز الاقتصادي القوي لأحد طرفي العقد الذي يملي شروطه على الطرف الآخر، فالناقل الجوي هو في مثل هذا المركز بالنسبة لكل من المسافر والشاحن، اللذان يوجدان في مركز الطرف الضعيف، والقول بغير ذلك معناه مصادرة حق المسافر أو الشاحن في التمتع بخدمة النقل، نظرا لتوحيد شروط النقل بوجه عام، من خلال توحيد نماذج العقود وتوحيد الشروط والأحكام التي تتضمنها.[3]

وتتمثل حماية الطرف الضعيف في عقد النقل من جانبين:

الأول: حماية تشريعية، حيث وضع المشرع بعض القيود التي تحد من تعسف الناقل كما هو الحال بالنسبة إلى تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو تخفيف التعويض المنصوص عليه قانونا واعتبارها كأن لم تكن من خلال نص المادة 23 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة والمادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999.

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 275.

[2] CARTOU (L), OP. CIT, p 2.

[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 159.

الثاني: حماية قضائية حيث يجوز للقاضي الحكم ببطلان الشروط التعسفية أو التخفيف منها رعاية لمصلحة الطرف المذعن وكذلك تفسير نصوص أو العبارات الغامضة في العقد عند الشك في صالح الطرف المذعن سواء أكان المسافر أو الشاحن.[1]

ج/ الاعتبار الشخصي في عقد النقل الجوي:

يعتر عقد النقل الجوي من العقود القائمة على الاعتبار الشخصي، سواء النسبة إلى الناقل، أو بالنسبة لنقل الأشخاص أو نقل البضائع.

1) بالنسبة إلى الناقل:

يراعي كل من المسافر أو الشاحن عندما يتعاقد مع شركة الطيران بذاتها مجموعة من الاعتبارات قد لا تتوافر في غيرها من شركات النقل الأخرى، مثل السمعة التجارية والانضباط في مواعيد الرحلات، ومستوى الخدمات التي يحظى بها المسافر أثناء الرحلة الجوية، وكذلك اعتبارات الأمان والراحة وغير ذلك من الاعتبارات.[2]

كما يجب على شركة الطيران التي يتعاقد معها المسافر أو الشاحن تنفيذ الرحلة الجوية المتفق عليها وليس لها حق إحالتها إلى شركة طيران أخرى، رغم أنه يحق لها إحالة الرحلة إلى شركة نقل أخرى في بعض الأحوال خاصة في أوقات الذروة كما هو الحال في مواسم الحج أو الاصطياف.[3]

2) بالنسبة لنقل الأشخاص:

أكدت الشروط العامة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (*IATA*) الاعتبار الشخصي في النقل الجوي للأشخاص لذلك فإن تذكرة السفر شخصية تصدر باسم راكب معين، ولا يجوز

---

[1] لإيثار أي إشكال من وجود الإذعان في ذاته، كظاهرة قانونية، ولكن المشكلة في التعسف والإجحاف الناشئ عن الإذعان، مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 345 و346.

[2] LACOUR (J), la nature juridique du contrat de transport de personnes, RFDA 1953, p 479.

[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 164. حمد الله محمد حمد الله، النظام القانون لإيجار الطائرة، مجلة الدراسات القانونية، جامعة أسيوط، العدد 22 سنة 1999، ص97 وما يليها.

لغير من ورد اسمه بها أن يستعملها ولا تجيز له نقل حق السفر المقرر بموجبها لشخص آخر، أو التنازل عنها دون موافقة الناقل المسبقة، وإلا كان المنازل إليه في حكم المسافر خلسة ولا يكون الناقل الجوي ملتزما في مواجهته بأي التزام.[1]

كما تجيز شركة الطيران- في بعض الأحيان- للمسافرين طلب القيام بالرحلة على متن طائرات شركة طيران أخرى، فتقوم الشركة الأصلية، حال موافقتها على هذا الطلب بتظهير تذكرة السفر إلى الشركة الثانية[2].

3) بالنسبة لنقل البضائع:

يربط عقد النقل الجوي للبضائع بين الناقل الجوي والشاحن، لكن قد يتدخل شخص ثالث يعرف بالمرسل إليه تتقرر له بعض الحقوق أو يتحمل بعض الالتزامات من خلال وثيقة تعرف بخطاب النقل الذي يمثل البضاعة المنقولة مما قد يثير بعض التردد في إضفاء هذا الوصف على هذا العقد ويرجع ذلك إلى سببين:

الأول: قابلية خطاب النقل الجوي للتداول بالطرق التجارية عن طريق التظهير أو التسليم إذا كان إذنيا أو لحامله بحسب الأحوال.

الثاني: حلول المرسل إليه -في بعض الأحوال- محل المرسل في حقوقه والتزاماته في مواجهة الناقل.[3]

بيد أن تداول خطاب النقل على وصف عقد نقل البضائع الجوي من عقود الاعتبار الشخصي[4] لا يعدو أن يكون تصرفا في البضاعة محل النقل فحسب مع بقاء العقد بين الناقل والشاحن ولا يمكن اعتبار تدخل المرسل إليه بمثابة تنازل من جانب الشاحن عن عقد

---

[1] CARTO (L), . OP. CIT. p 2 ETS.

[2] صبحي عرب، محاضرات في القانون التجاري، الإسناد التجارية، دون ذكر دار النشر، 1999-2000 ، ص 174 و 175.

[3] مصطفى البنداري، المرجع السابق، ص 347.

[4] WAGUE (H.G), le transporteur de fait, PUAM-AIX-en-Provence, 2011, p106.

النقل الجوي لمصلحة من ظهر إليه الخطاب أو تم تسليمه إليه[1]، فمتى تعاقد الناقل الجوي مع الشاحن ظلت الروابط القانونية قائمة بينهما لا ينفيها تدخل المرسل إليه أو تداول خطاب النقل، ولا يجوز للشاحن التنازل عن العقد إلا بموافقة الناقل الجوي إذا ثارت الحاجة إليه.[2]

ثانيا: القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي وكيفية إثباته.

بحكم أن الغرض الأساسي من عقد النقل الجوي هو التغيير المكاني للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع من مكان إلى آخر يدفعنا إلى البحث عن القانون الواجب التطبيق عليه (أ) وعن كيفية إثباته (ب).

أ/ القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي.

يتميز النقل الجوي على حداثته بتنظيمه على المستوى الدولي قبل أن تناوله التشريعات الوطنية في معظم الدول بأي أحكام خاصة باستثناء بعض الدول الرائدة في مجال الطيران المدني، حيث انصرفت الجهود إلى تنظيم مسؤولية الناقل الجوي في هذا النقل وبخاصة للحد من مشاكل تنازع القوانين التي يثيرها، فأبرمت اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 من أجل "توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي" بغية التخفيف من حدة تنازع القوانين الوطنية للدول الأطراف فيها.[3]

وتكمن أهمية تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي في عدة مسائل أهمها:

1) نظمت اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 الأحكام الموضوعة الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي من حيث شروط انعقادها والحد الأقصى المقرر لها إلا أنه أغفلت بعض المسائل الجوهرية كتحديد طبيعة الضرر القابل للتعويض ماديا كان أو معنويا ومن

---

[1] صبحي عرب، المرجع السابق، ص 174.
[2] سميحة القليوبي، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة 1989، ص 190.
[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 18 وما يليها. محمد حسني عباس، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982، ص65 وما سلسها.

لهم الحق في طلب التعويض وأيضا رابطة السببية بين الضرر الذي أصاب الراكب أو البضاعة وفعل الناقل الجوي، تاركة هذه المسائل لحكم القانون الداخلي الواجب التطبيق على النزاع،[1] واكتفت بتقرير حد أقصى لمسؤولية الناقل الجوي غير قابل –كقاعدة– للتجاوز، ولاشك أن عدم تنظيم هذه المسائل في هاتين الاتفاقيتين يعد من الثغرات القانونية في التشريع الدولي لأن هذه المسائل تختلف فيها الأنظمة القانونية الوطنية اختلافا كبيرا، مما يؤدي إلى اختلاف الحلول بالنسبة للمضرورين من نظام القانوني إلى آخر.

2) كما تكمن أهمية تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي عند تحريك دعوى المسؤولية في نزاع يشتمل على عنصر أجنبي من خلالها يحق للمدعي رفع الدعوى –وفقا لاختياره– إما أمام محكمة إقامة الناقل أو أمام محكمة مركز أعماله الرئيسي، أو أمام محكمة المكان الذي لديه فيه مركز أعمال تم بواسطته إبرام العقد،[2] استنادا لنص المادة 1/28 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بالإضافة إلى الخيار الخامس الذي أضافته اتفاقية مونتريال 1999 والمتمثل في الولاية القضائية الخامسة استنادا لنص المادة 33 الفقرة الثانية من الاتفاقية فإذا ما تم رفع الدعوى أمام أي من المحاكم السالفة الذكر، فإن المحكمة التي يرفع أمامها دعوى المسؤولية هي التي تقوم بتحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي طبقا لما هو مقرر في قانونها الوطني.[3]

غير أن رفع دعوى المسؤولية أمام المحاكم الجزائرية من أجل تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي الدولي استنادا لنص المادة 28 الفقرة الثانية من اتفاقية وارسو يستوجب الرجوع إلى نص المادة 18 مدني التي تقتضي من القاضي عند بحثه عن القانون الواجب التطبيق البحث أولا عن القانون الذي اختاره المتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966، ص 347. وما يليها.

[2] LUREAU (L), La responsabilité du transporteur aérien, op.cit, p 238 et 239.

[3] علي بابكر إبراهيم بابكر، مفهوم عقد النقل الجوي في بعض التشريعات العربية والاتفاقيات الدولية، مجلة كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، العدد 4 لسنة 2012، ص414 وما يليها.

بالمتعاقدين أو بالعقد وفي حالة عدم إمكان ذلك يتعين على القاضي تطبيق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة وفي حالة عدم إمكان ذلك يطبق القاضي قانون محل إبرام العقد.[1]

كما استبعد المشرع الجزائري من خلال نص المادة 24 مدني تطبيق أحكام القانون الأجنبي الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي استنادا لنص المادة 18 مدني متى تبين له أن أحكام هذا القانون الأجنبي مخالفة للنظام العام أو الآداب العامة في الجزائر أو ثبت له الاختصاص بواسطة الغش نحو القانون، حيث يتعين على القاضي تطبيق أحكام القانون الجزائري محل القانون الأجنبي المخالف للنظام العام والآداب العامة ليكون هو القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي ومن ثم أحكام المسؤولية الواردة فيه.[2] ، [3]

3) كما تثار مسألة التنازع بين اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكولات المعدلة لها لأن البروتوكولات التي دخلت حيز التنفيذ لم يتطابق عدد الدول التي صادقت عليها مع عدد الدول التي صادقت على اتفاقية وارسو الأصلية، من هنا تبرز أهمية القانون الواجب التطبيق على عقد النقل الجوي هل يتم تطبيق أحكام اتفاقية وارسو الأصلية أم أحكام البروتوكولات المعدلة لها.[4]

انقسم الفقه في ذلك إلى اتجاهين:

- **الاتجاه الأول:** يتزعمه الفقيه *ManKirwics* الذي يرى أنه في حالة قيام التنازع بين اتفاقية وارسو الأصلية من جهة والبروتوكول المعدلة لها من جهة أخرى، فإنه يتعين تطبيق الاتفاقية

---

[1] تنص المادة 18 مدني على أن: "يسري على الالتزامات التعاقدية القانون المختار من لمتعاقدين إذا كانت له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو العقد"
- وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة، وفي حالة عدم إمكان ذلك، يطبق قانون محل إبرام العقد..."

[2] علي علي سليمان، مذكرات في القانون الدولي الخاص الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثالثة، 1991، ص 148 وما يليها.

[3]- فيما يخص النقل الجوي الداخلي أقرت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 14/ 2003/10 ، حول القانون الواجب التطبيق على أنه: " حيث يتبين من القرار المطعون فيه أنه اعتبر أن القانون التجاري نص على عقد نقل البضائع والأشخاص ولم ينص عليه المشرع في عقد نقل البضائع طالما أن الحيوانات المنقولة في قضية الحال هي بضاعة حية اشتريت قصد تربيتها وإعادة بيعها.
حيث يتبين من الحكم المعاد أن المدعية الطاعنة شركة التأمين (كات) أسست طلبها للتعويض على المادة 146 من قانون الطيران ومع ذلك تجاهله المجلس.
- حيث أن وجود النص يحول دون الاجتهاد وبقيام المجلس بالمقارنة مع القانون التجاري يكون أخطأ في تطبيق القانون بعدم أخذه بأحكام قانون الطيران المدني رقم 06/98 في 1998/06/27.
- وضمن هذه الظروف يتعين نقص وإبطال القرار المطعون فيه."، قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 322836 الصادر بتاريخ 2003/10/14، المجلة القضائية- العدد الثاني لسنة 2003، ص181 وما يليها.

[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 114 و115.

باعتبارها القدر المتيقن المشترك بين دولة القيام ودولة الوصول الذي ارتضاه المتعاقدان لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي بينهما أضف إلى ذلك أن الأعمال التحضيرية لبروتوكول لاهاي لا يوجد فيها ما يؤكد أن التصديق على بروتوكول لاهاي يعني انسحاب الدولة المصدقة من الاتفاقية الأصلية.[1]

وقد أخذ القضاء الأمريكي بهذا الاتجاه في قضية الطائرة التابعة للخطوط الجوية الكورية التي تم إسقاطها من قبل المقاتلات السوفياتية بتاريخ 1983/09/01 والتي طالب ورثة أحد الضحايا في دعوى المسؤولية على الناقل الجوي بالتعويض عما أصابهم من أضرار استنادا لأحكام اتفاقية وارسو الأصلية بحكم أن الرحلة الجوية كانت تربط الولايات المتحدة الأمريكية وهي طرف في اتفاقية وارسو الأصلية ولم تكن بعد قد انضمت إلى بروتوكول لاهاي 1955 وبين كوريا الجنوبية وهي طرف في بروتوكول لاهاي ولم تكن –وقت النزاع– طرف في اتفاقية وارسو الأصلية.

وقضت محكمة مقاطعة كولومبيا *Cour District of Columbia* بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو بحكم أنها القاسم المشترك بين كل من الولايات المتحدة الأمريكية وكوريا الجنوبية التي تعد طرفا فيها بمجرد مصادقتها على بروتوكول لاهاي المعدل لها استنادا لنص المادة 21 منه.[2]

- **الاتجاه الثاني:** يتزعمه الفقيه *Gérard Cas* والذي يرى ضرورة الرجوع إلى القانون الوطني الواجب التطبيق وفقا لقواعد الإسناد في قانون القاضي الذي ينظر النزاع مستبعدين تطبيق اتفاقية وارسو قبل تعديلها أو بعد تعديلها ويرجع ذلك أن محاكم الدول التي انضمت إلى الاتفاقية والبرتوكول المعدل لها لا يمكنها تطبيق اتفاقية وارسو الأصلية قبل تعديلها بسبب

[1] MANKIEWICZ (R.H), conflits entre la convention de Varsovie et le protocole de la Haye op, cit, p 239.
[2] Affaire N° 83-0345 (MDL, N°565) (DDC. Aug. 22, 1989), cité par : Du BUC (C.E) Les dommages et intérêts punitifs et la convention de Varsovie ou l'alchimie juridique, R.F.D.A.S 1991, p 45.

مخالفتها للنظام العام في قانونها الداخلي ولا يمكنها أيضا تطبيق أحكام بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية نظرا لعدم انضمام الدولة الأخرى إليه.[1]

كما تثار مسألة التنازع بين اتفاقية وارسو 1929 المعدلة واتفاقية مونتريال 1999 التي دخلت حيز النفاذ في 4 نوفمبر 2003 من حيث القانون الواجب التطبيق على النزاع المتعلق بالنقل الجوي الدولي خاصة وأن العديد من الدول لم تنضم بعد إلى اتفاقية مونتريال 1999 من بينها الجزائر، مع العلم أن تطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999 على النقل الجوي الدولي ومن تم تطبيق أحكام المسؤولية الواردة فيها تشترط أن تكون نقطتا القيام والوصول –وفقا للعقد المبرم بين الأطراف– واقعتين إما في إقليم دولتين كل منهما طرف في اتفاقية مونتريال 1999، أو وقوع النقل الجوي بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية.[2]

مما يثير التساؤل حول الاتفاقية الواجبة التطبيق على عقد النقل الجوي إذا كانت إحدى دولتي القيام أو الوصول لم تنظم بعد إلى اتفاقية مونتريال لعام 1999؟

إن العمل باتفاقية مونتريال 1999 لا يعني بالضرورة إلغاء مباشر لنظام وارسو، ذلك أن المادة 55 من اتفاقية مونتريال 1999 تحدد أولوية تطبيق الاتفاقية الجديدة تجاه نظام وارسو، وذلك بهدف الحيلولة دون فسح المجال أمام الدولة المتعاقدة لتفسير المرحلة الانتقالية حسب رغبتها الخاصة، بالإضافة إلى أن شركات الطيران التي تنتمي إلى الدول التي صادقت على اتفاقية مونتريال 1999، أصبحت تخضع لأحكام اتفاقية مونتريال، ومن تم لأحكام المسؤولية الواردة فيها.[3]

---

[1] GERARD CAS, (G) , les sources du droit des transports aériens, op, cit, p 46 etc

[2] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 61 و62.

[3] NAVEAU (J),(M) GODFROID, et FRUHLING (P), Précis de droit Aérien, op-cit, p 307 et 308.

وعليه فإن تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية ينحصر على المجال الوطني للدولة المتعاقدة فقط، أما الدول التي لم تصادق على اتفاقية مونتريال 1999 يبقى فيها العمل ساريا بنظام وارسو لذا فإن شركات النقل الجوي التي تعمل على نفس الخطوط تخضع في المرحلة الانتقالية إلى أحكام النظامين معا، وهذه المرحلة الانتقالية ستستمر بطبيعة الحال إلى أن تصادق آخر دولة من دول اتفاقية وارسو على اتفاقية مونتريال 1999.[1]

ب/ دور وثائق النقل الجوي في الإثبات:

الأصل أن عقد النقل الجوي، كسائر العقود التجارية يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات عملا بمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، أما إذا كان العقد مدنيا بالنسبة للمسافر أو الشاحن فلا يجوز للناقل الجوي إثباته في مواجهتهما إلا بإتباع طرق الإثبات المدنية أي بالكتابة أو ما يقوم مقامها.[2]

إلا أن الكتابة فيما يتعلق بالنقل الجوي تحتمها الضرورة العملية وتمليها الظروف التي تحيط بالعملية، ذلك أن الإثبات في هذا النوع من العقود تصل إلى درجة من الأهمية الخاصة، وأن الاتفاق المبرم بين الناقل والمرسل إليه يتضمن بيانات تفصيلية متعلقة بالبضاعة موضوع النقل، وكذلك مواعيد التسليم والتسلم وغير ذلك من الأمور المتعلقة بتنفيذ وإثبات عقد النقل الجوي سواء تعلق الأمر بنقل الركاب أو البضائع.[3]

وتكمن أهمية دور وثائق النقل الجوي في الإثبات من خلال تفاوت نطاق تدخل المشرع على المستويين الدولي والوطني بتنظيم النقل ودورها في الإثبات بين نقل الركاب ونقل البضائع ففي الأولى ينحصر تدخل المشرع في أضيق الحدود، بينما يتسع نطاق تدخل المشرع في مجال نقل البضائع.

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 63 و64.
[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 156.
[3] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، إسكندرية، 1992، ص 270 و271.

1) دور وثائق النقل في إثبات عقد النقل الجوي لركاب:

يلتزم الناقل الجوي بتسيلم الراكب تذكرة سفر وإيصال نقل الأمتعة يتضمنان بيانات معينة وإلا سقط حقه في التمسك بأحكام تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها.

أ). **تذكرة السفر** (*Billet de passage*): ألزمت المادة 3 من اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 الناقل الجوي أن يسلم الراكب تذكرة سفر تتضمن بعض البيانات الضرورية التي أوجزتها اتفاقية مونتريال 1999 في بيانين أساسيين وهما:

1-بيان نقطتي القيام والوصول.

2-بيان محطة توقف واحدة على الأقل التي تقصدها الطائرة أثناء رحلتها عندما تكون نقطتا القيام والوصول واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة وكان هناك رسو في أراضي دولة أخرى.

كذلك على الناقل أن يعطي للراكب إشعارا خطيا بخضوع النقل إن كان دوليا لأحكام اتفاقية مونتريال 1999 بما فيها من تحديد مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية أو في حالة هلاك أو فقدان الأمتعة أو تلفها أو في حالة التأخير.[1]

وطبقا للتشريعات الدولية والوطنية فإن البيانات المدونة بتذكرة السفر لها حجية في الإثبات فإصدار تذكرة السفر يدل على إبرام عقد النقل الجوي وعلى الشروط التي تتضمنها كتحديد مكان القيام ومكان الوصول وتضمنت بيانا بأجرة النقل واشتملت على ما يفيد قيام الراكب بحجز مكان له على متن الطائرة في رحلة معينة إلا أن حجيتها في الإثبات لا تعدو أن تكون إلا نسبية إذ يمكن إثبات عكس ما ورد فيها سواء فيها يتعلق بانعقاد عقد النقل أو فيما يتعلق بالشروط المدونة به.[2]

---

[1] SCAPEL (C), Transport Aérien : « E-Ticket » obligatoire, R.D.com. 2008, p 73 et 74.

[2] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 144 و 145.

كما أن عدم وجود وثيقة النقل أصلا أو عدم انتظامها أو ضياعها لا يؤثر على قيام عقد النقل وصحته لذلك فإن تذكرة السفر ليست السبيل الأوحد لإثبات عقد النقل الجوي بل يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات لكون عقد النقل الجوي من العقود التجارية بالنسبة إلى الناقل ومن تم فللمسافر حرية إثباته في مواجهة الناقل بكافة طرق الإثبات طبقا لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية.[1]

أوجبت التشريعات الدولية والوطنية على الناقل الجوي أن يسلم المسافر إيصال أو قسيمة نقل الأمتعة المسجلة وهي عبارة عن بطاقة تعريف عن كل وحدة من الأمتعة المسجلة ويفيد إصدار هذه البطاقة في تحديد عدد وحدات الأمتعة المسجلة المسلمة إلى الناقل الجوي.

وقد تتضمن هذه البطاقة بيانا يفيد إعلان المسافر أنه يعلق أهمية خاصة على تسليمها في مكان الوصول نظرا لقيمتها، ويكون له انعكاس على قدر التعويض الذي يلتزم الناقل الجوي بدفعه في حالة هلاك الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها.[2]

ويترتب على عدم تسلم بطاقة نقل الأمتعة المسجلة سقوط حق الناقل في الاستفادة من تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها من جهة، ولا يكون له أي تأثير على وجود عقد النقل أو صحته أو إثباته من جهة أخرى بحيث يكون من الممكن إقامة الدليل عليه بكل طرق الإثبات، ومتى قام الدليل على وجود عقد النقل الذي تسري عليه التشريعات الدولية أو الوطنية فإن أحكامها تنطبق بصرف النظر عن عدم وجود بطاقة الأمتعة أو عدم اشتمالها على بيانات معينة وعلى ذلك يكون عقد النقل صحيحا ولو لم يسلم الناقل للمسافر بطاقة

---

[1] علي حسن يونس، عقد النقل، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965، ص 133 و134.

[2] DEJUGLART. (M), Traité de droit Aérien, T 1, L.G.D.J, Paris, 1989, 2e édition par DUPONTAVICE, (E) Jacqueline DELAROCHERE. (D.J) , (G. M)., N° 2395, p 1063.

عن الأمتعة المسجلة أو إذا سلم للمسافر بطاقة الأمتعة لا تتضمن على بيانات معينة أو فقدها وسواء كانت هذه البطاقة تتضمن أو لا تتضمن البيانات الخاصة بالأمتعة المسجلة.[1]

ومع ذلك فإن بطاقة الأمتعة تعتبر حجة على وجود عقد النقل وعلى الشروط التي يتضمنها غير أنها لا تعتبر دليلا قاطعا بل تعد قرينة بسيطة يمكن إقامة الدليل على عكسها.[2]

2) دور وثائق نقل البضاعة في الإثبات ومدى تمثيل البضاعة:

أوجبت التشريعات الدولية والوطنية إصدار وثيقة نقل البضائع تتضمن البيانات الخاصة بالبضاعة المشحونة التي تثبت ذاتيتها ومواصفاتها والبيان المتعلق بدولية النقل في مفهوم الاتفاقية إذا كان النقل الجوي دوليا.[3]

والأصل أن وثيقة الشحن الجوي تحرر من قبل الشاحن، ومع ذلك يجوز أن يحررها الناقل، حيث يكون في هذه الحالة نائبا عن الشاحن في هذا التصرف ويجب على الناقل في هذه الحالة أن يسلم الشاحن إيصالا بتسلم البضاعة محددا فيها مواصفاتها بما يكفل التعرف عليها، والسماح له بالإطلاع على البيانات المسجلة في الوثيقة.[4]

وتقوم وثيقة نقل البضائع بوضيفتان: فهي من جهة أداة إثبات عقد النقل الجوي للبضائع وما يتضمنه من شروط كما أنها دليل على تسلم للناقل البضاعة المشحونة على الطائرة من جهة أخرى ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

---

[1] MERCADAL (B), Transports Aériens, Rép.com, Dalloz, N° 54 p 11.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، الثانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 210 و211.

[3] أطلقت اتفاقية مونتريال 1999، على خطاب النقل الجوي تسمية جديدة هي "وثيقة الشحن الجوي"، في النسخة العربية للاتفاقية، بينما ظل المصطلح الأول واردا في النسخ المحررة باللغات الأخرى، أما المشرع الجزائري فقد أطلق عليها تسمية "رسالة النقل الجوي".

[4] تحرر وثيقة الشحن الجوي من ثلاث نسخ، الأولى تحمل عبارة "للناقل" يوقع عليها الشاحن، والثانية عبارة "للمرسل إليه" ويوقع عليها كل من الناقل والشاحن، أما الثالثة فيوقع عليها الناقل ويسلمها للشاحن بعد قبول البضاعة، وفي حالة تعدد الطرود يتوجب على الشاحن تحرير وثيقة نقل الجوي عن كل طرد.

أ). دور وثيقة نقل البضائع في الإثبات:

تكمن حجية وثيقة النقل الجوي للبضائع في نقطتين أساسيتين وهما:

-**النقطة الأولى:** تتمثل في مدى حجية وثيقة النقل من حيث البيانات الواردة بها والتي من خلالها يجب التمييز بين نوعين من البيانات:

النوع الأول: يتمثل في البيانات المتعلقة بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها وعدد الطرود فإن وثيقة النقل تعتبر حجة بما ورد فيها هذه الحجية مجرد قرينة بسيطة على إبرام العقد وتسلم البضاعة وعلى صحة البيانات المدونة فيها ما لم يقم الدليل على عكس ذلك.

ومع ذلك فإن هذه القرينة تنقلب إلى قرينة قاطعة إذا ما تعلقت بالنوع الثاني من البيانات الخاصة بطبيعة البضاعة أو بكميتها أو يحجمها أو بحالتها وكان مثبتا في وثيقة نقل البضائع وأن الناقل قد تحقق من صحتها في حضور الشاحن.[1]

-**النقطة الثانية:** تتمثل في حجية وثيقة النقل في العلاقة بين الناقل والمرسل والمرسل إليه حيث تعتبر وثيقة نقل البضائع حجة فيما ورد بها من بيانات وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك، حيث يجوز لأي من طرفي عقد النقل الاحتجاج بوثيقة النقل وبما ورد بها من بيانات التي يستوجب التشريع الدولي والوطني ذكرها على وجه الخصوص حيث أن تخلف بعض هذه البيانات ينقص دون شك من قيمة وثيقة النقل كدليل إثبات المضمون الاتفاقي للعقد.[2]

غير أن المادة التاسعة من اتفاقية مونتريال 1999 قد ألغت الجزاء الذي كان يترتب سابقا بموجب اتفاقية وارسو على عدم تنظيم وثيقة نقل البضاعة جوا أو على عدم توافر البيانات التي يجب أن يتضمنها وأكدت على أن ذلك لا يؤثر في وجود أو صحة عقد النقل الذي يظل مع ذلك خاضعا لقواعد هذه الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بقيام وتحديد

---

[1] CHAUVEAU (P) Droit Aérien, op.cit, p 132 et 133.

[2] PICARD (M), Le Droit Aérien, inp-Université Fouad 1[er], LE Caire, 1949, p 133 ets

مسؤولية الناقل الجوي التي تثبت بمجرد إثبات الضرر بمقارنة وثيقة النقل الجوي الخاصة بالبضاعة –إن وجدت– بحالة البضاعة عند تسليمها للمرسل إليه فإذا ذكر بالوثيقة أن البضاعة سليمة ووجدت تالفة عند الوصل، ومعنى ذلك أنها تلفت وهي تحت حراسة الناقل الجوي وحتى إذا لم يدون بالوثيقة شيء عن حالتها، أي أنّ، الناقل قد تسلمها بحالة جيدة وإلا كان قد دون تحفظات خاصة بها في الوثيقة من تم يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي لحق البضاعة.[1]

غير أن حجيتها في الإثبات تعد حجية نسبية في العلاقة بين الناقل والمرسل حيث يجوز للناقل نفيها بإثبات أنه تلقى البضاعة غير سليمة إذا كان التلف خارجيا أما إذا كان التلف داخلي فلا قرينة بشأن ثبوته بل على المرسل إليه إثبات أن التلف قد أصاب البضاعة وهي في عهدة الناقل ويكون ذلك عادة بإثبات أنه حديث العهد أو أنه ناتج عن إحدى عمليات النقل والسبب في ذلك أن الناقل عندما يتسلم البضاعة من المرسل لا يفحصها من الداخل ولا يدون في الوثيقة شيئا عن حالتها الداخلية.[2]

ب). دور وثيقة النقل الجوي في تمثيل البضاعة:

يمثل سند الشحن البحري البضاعة المنقولة بحرا ويمكن تداول البضاعة –أثناء الرحلة البحرية– عن طريق تداول سند الشحن ذاته وقياسا على سند الشحن البحري، يثار التساؤل عن مدى تمثيل وثيقة النقل الجوي للبضائع المنقولة جوا من جانب، ومدى إمكانية تداول وثيقة النقل من جانب آخر.

- وقد انقسم الفقه حول المسألة إلى اتجاهين:

---

[1] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 213.

[2] يجوز للمرسل أو المرسل إليه أو الناقل الاستناد إلى وثيقة النقل كسند كتابي في إثبات أي مسألة من مسائل التي يثور حولها النزاع عند تنفيذ العقد متى ورد بشأنها بيان في الوثيقة، أما العناصر التي لم يرد بشأنها بيان فيجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات تطبيقا لمبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية.

الاتجاه الأول: ينكر الصفة التمثيلية لوثيقة النقل الجوي للبضائع مستندين في ذلك إلى قصر الرحلة الجوية مقارنة بالرحلة البحرية، مما يقلل من فرض إجراء عمليات على البضاعة، وهي في حراسة الناقل، ويجرد قابلية السند للتداول من كل قيمة عملية.[1]

الاتجاه الثاني: يذهب إلى القول بتمثيل وثيقة النقل الجوي للبضائع مستندين في ذلك إلى ثبوت حق المرسل على البضاعة والتصرف فيها بأي نوع من التصرفات متى كان حائزا على مستند النقل، كما يستطيع المرسل الذي بيده مستند النقل الأمر بتسليمها إلى مرسل إليه آخر أو طلب إعادتها إليه أو نقلها إلى مكان آخر، مما يفيد تمثيل وثيقة النقل للبضاعة.[2]

أما عن قابلية تداول وثيقة النقل الجوي للبضائع فقد حسم فيها بروتوكول لاهاي من خلال نص المادة 9 منه (التي عدلت المادة 15 فقرة 03 من الاتفاقية) التي أقرت بقابلية مستند النقل للتداول ومن تم تمثيله للبضاعة محل النقل، غير أن الواقع العملي يقر خلاف ذلك حيث أن المادة 9 من الشروط العامة لإياتا « *IATA* » التي توجب أن يكون مستند النقل اسميا، ومن ثم لا تسلم البضائع إلا إلى المرسل إليه الوارد اسمه بمستند النقل ويرجع السبب في ذلك إلى صعوبة التصرف في البضاعة أثناء الرحلة الجوية نظرا للسرعة الفائقة للطائرة، ومنتم إنجاز الرحلة الجوية في فترة زمنية قصيرة.[3]

الفرع الثاني:

الصفة الدولية للنقل الجوي.

يتميز النقل الجوي بالصفة الدولية لما تتصف به الطائرة من سرعة فائقة في اجتياز الحدود السياسية بين الدول في زمن قصير تعجز عن تحقيقه وسائل النقل الأخرى اعتبرت بحق أداة اتصال دولي وقاري.

---

[1] RIESE et LACOUR, Précis de droit Aérien international et suisse, L.G.D.J, Paris 1951, p 262 et 263.

[2] GEORGIADES (E), Aperçu critique sur la lettre de transport Aérien, RFDA 1966 , p 87 ets.

[3] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 96.

- DEJUGLART (M), Traité de droit aérien, T-1, 2éd, par : DUPONTAVCE (E) DELAROCHER (J-D) MILLIER (G-M), op.cit, N° 2626, p 1090.

ونظرا لطبيعة الدولية للنقل الجوي تطلب الأمر ضرورة وضع قواعد دولية موحدة تحكم عقد النقل الجوي الدولي، ولما كانت مسؤولية الناقل الجوي هي أهم المسائل المتولدة عن عقد النقل وأكثرها إثارة أمام القضاء واهتمام الفقه، لذلك كان اختيار نظام دولي موحد يحكم تلك المسؤولية تراعى فيه كل هذه الاعتبارات وتوفق بين المصالح المتعارضة للناقلين من جهة والمتعاملين من ركاب وشاحنين من جهة أخرى.

ولقد أفضت الجهود المبذولة –منذ عام 1925– إلى وضع تشريعات دولية تهدف إلى توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي سواء في اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها أو في اتفاقية مونتريال 1999 اللتان تشترطان لتطبيق أحكامها على النقل الجوي ومن تم تطبيق أحكام المسؤولية الواردة فيهما أن يكون النقل الجوي دوليا (أولا)، كما حددت بعض أنواع النقل الجوي الدولي التجاري تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقيتين لاعتبارات خاصة ومتعددة (ثانيا).

أولا: النقل الجوي الدولي الخاضع لاتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999.

يتجلى موقف التشريع الدولي من النقل الجوي الدولي من خلال نص الفقرة الثانية للمادة الأولى من اتفاقيتي وارسو ومونتريال، حيث أخذ بالمفهوم الضيق الذي قصر هذا المعنى على النقل الذي يتم بين الدول الأطراف فيهما (أ) طبقا لضوابط جغرافية معينة (ب) بالإضافة إلى دور إرادة طرفي عقد النقل تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي (ج).

أ/ الدول الأطراف في اتفاقيتي وارسو أو مونتريال:

يكون النقل الجوي دوليا –حسب مفهوم اتفاقيتي وارسو ومونتريال– عندما يتم بين دولتين كل منهما طرف سام متعاقد "*HAUTE PARTIE CONTRACTANTE*" ويقصد بالطرف السامي المتعاقد الدولة التي قامت بالتصديق على المعاهدة أو الانضمام إليها.

وقد أخذ القضاء في معظم الدول –في مجال النقل الجوي– بهذه القاعدة،[1] وعليه فقد تم الأخذ بالمفهوم الضيق للصفة الدولية للنقل سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال، والحكمة من ذلك عدم امتداد سريان هاتي الاتفاقيتين إلى دول لم تصادق عليهما لأن محاكم هذه الدول قد تمتنع عن تطبيقها.[2]

لكن التساؤل الذي يطرح: هل تكتسب الدولة صفة الطرف السامي المتعاقد بمجرد التوقيع على الاتفاقية أم يتطلب التصديق عليها من أجل اكتسابها؟

بالرجوع إلى اتفاقية وارسو 1929 الأصلية لم تحدد معنى عبارة الطرف السامي المتعاقد إلا أن الفقه والقضاء قد استقر على أن الدولة لا تكتسب صفة الطرف السامي المتعاقد في الاتفاقية إلا بعد المصادقة عليها أما التوقيع على الاتفاقية لا يكفي لاكتساب هذه الصفة.[3]

ثم جاء بروتوكول لاهاي 1955 المعدل للاتفاقية الأصلية وحسم الأمر من خلال نص المادة السابعة عشرة منه والتي أقرت أن عبارة "الطرف السامي المتعاقد" الواردة في الاتفاقية تعني الدولة التي يكون تصديقها عليها أو انضمامها إليها قد أصبح نافذا ولا يكون انسحابها قد ولد أثره بعد، وبذلك يشترط البروتوكول صراحة التصديق أو الانضمام.[4]

وبعد نيل العديد من الدول استقلالها بعد الحرب العالمية الثانية أثيرت مسألة امتداد تصديق أو انضمام الدولة المستعمرة وصيروراتها طرفا في الاتفاقية إلى الدولة الناشئة أم يتوجب عليها حتى تصبح طرفا في اتفاقية أن تعلن عن إرادتها بالانضمام إليها أو التصديق عليها؟

---

[1] Cass- civ, 16/ 11/ 1961, R-G-A 1962, p273- cour- sup- Californie, 28/04/1966, R-G-A 1967, p67.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 30.

[3] COQUOZ (R), le droit privé international Aérien, les éditions internationales- op.cit, p238 LITVINE (M), op- cit, p186, CHAUVEAU (P), droit Aérien, op. cit, pp 117 et 118, DEJUGLAR (M) , traité élémentaire de droit aérien, op- cit, p318, MATEESCO MATTE (N), op, cit, p388.

-T. com, seine 30/07/1948, RFDA 1949, p 201 Mote Rabut.

[4] وهو ما أقرته اتفاقية مونتريال 1999، من خلال نص المادة 53 الفقرة 7، على سريان أحكامها بالنسبة للدول (وأيضا بالنسبة لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي)، اعتبارا من اليوم الستين اللاحق لإيداع وثيقة لتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

- انقسم رأي الفقه والقضاء إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: وهو الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء الفرنسي،[1] والذي يأخذ أساسا بفكرة التوارث الدولي للمعاهدات *« Succession d'ETATS AU TRAITES »*

ويرى أن الدولة الجديدة التي نالت استقلالها حديثا تظل مرتبطة بالاتفاقيات والمعاهدات التي كانت مطبقة على إقليمها قبل الاستقلال، ومن ثم تصبح طرفا فيها مجرد انفصالها إلا إذا أعلنت عن رغتها في الانسحاب منها.

الاتجاه الثاني: ظهر هذا الاتجاه في القضاء الأمريكي وأخذت به المنظمة الدولية للطيران المدني *O.A.C.I* ويستند هذا الاتجاه على نظرية السيادة *SAUVERAINETE* ويذهب هذا الاتجاه إلى أن الدولة المستقلة عن الدولة الأم لا تلتزم بالاتفاقية التي صادقت عليها هذه الأخيرة،[2] ومن ثم لا تصبح هي الأخرى طرفا في الاتفاقية إلا إذا أعلنت عقب استقلالها تصديقها أو انضمامها إليها.

وقد أخذت الجزائر بالاتجاه الثاني حيث قامت مباشرة عقب استقلالها بالانضمام إلى اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، لأنه يتفق مع مبدأ السيادة الذي لا يقبل أن تكبل الدولة المستقلة حديثا ارتباطات أو معاهدات أبرمت في الأصل لخدمة أغراض الدولة الاستعمارية.[3]

وعليه فإن اكتساب الدولة صفة الطرف السامي المتعاقد سواء بالتصديق أو بالانضمام أو الإرث فإنها تلتزم بتطبيق نظم المسؤولية الذي أقرته كل من اتفاقيتي وارسو

---

[1] MANKIE WICZ (R.H), LES NOUVEAUX ETATS ET LES CONVENTIONS DE DROIT AERIEN, A.F.D.I 1961, p 758 ets, et DUPONTAVICE (E) l'application de la convention de Varsovie et de protocole de la HAYE au états anciennement colonisées, R.T.D, com, 1965, p 470
T-G..inst de la seine, 15/06/1965, R.F.D.A 1965 P 466, et T.com Bruxelles, (8[e] ch) 13/06/1988, R.F.D.A, 1989, p 443.

[2] BURDELL (V). Canadian Pacific Airlines, 11 avril, 17, 351, 1969.
- مشار إليه في د/ فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 209.

[3] BOUDJELLEL (A), thèse, op.cit, p 87.

1929 المعدلة ومونتريال 1999 على النقل الجوي الدولي الذي يتم على إقليمها، وتظل هذه الصفة لصيقة بالدولة طالما لم تعلن انسحابها منها طبقا للمادة 39 من اتفاقية وارسو المعدلة والمادة 54 من اتفاقية مونتريال 1999.

ب/ المعيار الجغرافي للنقل الجوي الدولي:

أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بالمعيار الجغرافي لدولية النقل الجوي الذي تبنته اتفاقية وارسو 1929 المعدلة من خلال نص المادة الأولى في فقرتها الثانية حين نصت على أن النقل الجوي –الذي يخضع لأحكام الاتفاقيتين– يتحقق في الحالتين الآتيتين:

- **الحالة الأولى: وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين في إحدى الاتفاقيتين:**

لكي يعتبر النقل دوليا –في هذه الحالة– كل منهما طرف سام متعاقد سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال أي أن تكون نقطة القيام واقعة في الدولة الأولى، ونقطة الوصول في الدولة الثانية، أطراف في إحدى اتفاقيتين بغض النظر عن تحليق الطائرة أو توقفها في إقليم دولة أخرى سواء أكانت طرفا في إحدى الاتفاقيتين أم لم تكن،[1] أما إذا كانت إحداهما دولة غير طرف سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال، فإنه يخرج من نطاق تطبيقهما، غير أنه يظل دوليا بالمنى الجغرافي لكنه يدخل في نطاق تطبيق القانون الوطني وفقا لقواعد الإسناد في قانون القاضي الذي ينظر في النزاع.[2]

وبالتالي يكون التشريع الدولي قد أخذ بالمفهوم الضيق لصفة الدولية للنقل الجوي الخاضع للاتفاقيتين، فهو وإن كان يتخطى الحدود الجغرافية للدولة، إلا أنه قاصر على الدول الأطراف في إحدى الاتفاقيتين والحكمة من ذلك أن محاكم هذه الدول قد تمتنع عن

---

[1] T de 1er inst de Genève, 25/06/1980, RFDA 1985, p 356 (pour un vol Genève-New York) et T.com Luxembourg (2e sect), 20/12/1985, RFDA 1986, p 112 (pour un vol Shannon-Milan).

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 34، نادية محمد معوض السيد، مسؤولية متعهد النقل الدولي للبضائع متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1989، ص128 وما يليها.

تطبيقها لعدم نفاذها في مواجهتها إعمالا لمبدأ الأثر النسبي للمعاهدات أو قد تستبعده بحجة مخالفة أحكامها للنظام العام.[1]

- **الحالة الثانية: وقوع النقل الجوي بين نقطتين واقعتين في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة.**

حتى يعتبر النقل دوليا في مفهوم اتفاقيتي وارسو أو مونتريال، ومن تم يخضع لأحكام المسؤولية المقررة فيهما، يجب أن يتم النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم دولة واحدة طرف في إحدى اتفاقيتين وذلك شريطة أن توجد خلال الرحلة الجوية محطة جوية تتوقف فيها الطائرة واقعة على إقليم دولة أخرى، ولم تكن طرفا في إحدى الاتفاقيتين.[2]

والحكمة من تقرير خضوع النقل –في هذه الحالة– لأحكام اتفاقيتي وارسو أو مونتريال فيما قد يثيره تنفيذ النقل –الذي يشترط فيه تجاوز الطائرة للحدود الإقليمية للدولة– من تنازع للقوانين التي قد تحكم ما ينشأ عنه من علاقات قانونية، ذلك التنازل الذي ما وضعت الاتفاقية إلا للقضاء عليه تحقيقا لاستقرار المراكز القانونية.[3]

ج/ دور إرادة طرفي العقد في تحديد الصفة الدولية للنقل:

لتحديد نقطتي القيام والوصول وبالتالي الصفة الدولية للنقل –في مفهوم الاتفاقيتين– يجب الرجوع إلى عقد النقل الجوي أي الناقل من جهة والمسافر أو الشاحن من جهة أخرى، فالعبرة إذن في تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي في مفهوم الاتفاقيتين، باتفاق المتعاقدين على هذه الصفة في عقد النقل المبرم بينهما وليس بخط سير الطائرة الفعلي.

وهذا يعني أيضا أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال قصدتا إعطاء أهمية لإرادة أطراف العقد من أجل إسباغ الصفة الدولية عليه أي أن مناط الحسم في اعتبار عقد النقل دوليا هو ما اتفق عليه أطراف العقد بغض النظر عما تم تنفيذه فعلا.[4]

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 83 و84.

[2] JUGLART (M), Traité de droit Aérien, T.1, op.cit, p 1012.

[3] كما لا يشترط أن يكون التوقف منصوص عليه في تذكرة السفر، وإنما يكفي أن يكون مقرا سواء أكان لأسباب فنية، كالتزويد بالوقود مثلا، أو لأسباب تجارية كأخذ أو إنزال ركاب أو شحن أو تفريغ بضائع أو بريد.

[4] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، ص 97.

ويتجلى دور الإدارة في تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي في حالتين:

- **الحالة الأولى: الرحلة الدائرية ذهابا وإيابا** *Aller-retour*:

تتوقف الصفة الدولية للنقل على النظر إلى إرادة الأطراف في مدى اعتبار النقل بين نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما، عملية واحدة أو عمليات متعددة، وذلك فيما يعرف بالنقل ذهابا وإيابا أو الرحلة الدائرية.[1]

لكن قد يتفق أطراف عقد النقل الجوي على رحلة ذهابا وإيابا من دولة طرف في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال إلى دولة أخرى ليست طرف فيها هنا يثار الإشكال حول حكم هذا النقل؟ وهل يخضع لأحكام الاتفاقيتين على أساس أنه نقلا دوليا يتم بين نقطتين تقعان على إقليم دولة طرف في الاتفاقية مع حدوث توقف جوي في دولة ليست طرفا فيها أم يعتبر نقلا داخليا على أساس أنه نقلا يتم بين نقطتين إحداهما ليست طرفا في الاتفاقية؟

ولقد ثار جدل فقهي حول هذه المسألة حيث انقسم إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: يرفض فكرة اعتبار عملية النقل بين نقطتي القيام والوصول المتفق عليهما – ذهابا وإيابا– عملية واحدة لأنه يتضمن عمليتين منفصلتين يغطيهما عقد نقل واحد، عملية الذهاب وعملية الإياب فإذا كانت نقطتا القيام والوصول واقعتين على إقليم دولتين إحداهما فقط طرفا في الاتفاقية فإن عملية النقل لا تخضع لأحكام الاتفاقية بل تخضع لأحكام القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد المقررة في قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع.[2]

أما الاتجاه الثاني: فإنه يرى وجوب التحري عن إرادة أطراف العقد فيما إذا كانت قد انصرفت على افتراض هذا النقل بمثابة عملية واحدة أو عملتين منفصلتين فإذا تمت الرحلة بموجب تذكرتان لسفر منفصلتين لكل رحلة على واحدة إحداهما للذهاب والأخرى للعودة فالنقل لا يخضع لأحكام الاتفاقية إذا تعتبر كل رحلة نقلا يقع بين دولتين إحداهما فقط طرفا

[1] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 265.
[2] RODIERE (R), Droit des transports, éd SIREY- paris, 1977, pp 730-731, et GUINCHARD (M), La notion de transport international d'après la convention de Varsovie, R.F.D.A 1956, p20.

في الاتفاقية طالما كانت قد صدرت كل رحلة تذكرة خاصة، أما إذا تمت الرحلة ذهابا وإيابا بموجب تذكرة سفر واحدة في هذه الحالة تعتبر الرحلة بشقيها رحلة واحدة فالنقل يعد دوليا ويخضع لأحكام الاتفاقية لأنها ستكون بمثابة النقل الواقع بين نقطتين تقعان معا على إقليم دولة واحدة طرف في الاتفاقية مع وجود محطة للتوقف الجوي على إقليم دولة أخرى ليست طرفا في الاتفاقية.[1]

وكان القضاء الإنجليزي أول من تصدى لهذه المسألة في حكم شهير لمحكمة استئناف انجلترا في قضية *« Grein Vs Imperial Airways »*، حيث قررت المحكمة أن الرحلة لندن بروكسل لندن والتي في رحلة الإياب تحطمت فيها الطائرة وكان على متنها *Grein* تعد بمثابة عملية نقل واحدة تقع فيها نقطتا القيام والوصول في إقليم دولة متعاقدة (بريطانيا) مع وجود محطة توقف في إقليم دولة أخرى (بلجيكا) حتى ولو كانت غير طرف في الاتفاقية.[2]

وقد رجح الفقه والقضاء في العديد من الدول المختلفة تأييد القضاء الإنجليزي فيما ذهب إليه من التعويل على إرادة أطراف عقد النقل الجوي، لأن هذا الاتجاه يتماشى مع الهدف الذي ترمي إليه اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 وهو توسيع نطاق تطبيق قواعدهما الموحدة قدر المستطاع لتفادي مشاكل كل تنازع القوانين فيما لو اعتبر النقل ذهابا وإيابا بمثابة رحلتين منفصلتين تخضع كل منهما للقانون الوطني الواجب التطبيق.[3]

- **الحالة الثانية: النقل الجوي المتتابع** *Transport Aérien Successif*:

وقد يتولى تنفيذ عملية النقل الجوي عدة ناقلين جويين حيث يتولى الناقل الجوي الأول تنفيذ عملية النقل إلى نقطة معينة، وثم بعد ذلك يتولى ناقل جوي ثاني إلى نقطة ثانية، ثم بعدها مرحلة أخرى بالتتابع حتى يصل كل من الراكب أو البضائع إلى نقطة الوصول وهذا ما يعرف بالنقل الجوي المتتابع.

---

[1] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, pp 119-120, LUREAU (D), op.cit, p 88 et Litvine (M), op.cit, p 188.
[2] Frein V.S, imperial Airways, court of Appeal (England) 09 avril 1964.
-مشار إليه في محمد فريد العريني، القانون الجوي.
-النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 87.
[3] DEJUGLART (M), Traite de droit Aérien, T-1, op.cit, N°2627, p 1091-1092.
-Paris (C.A) 27/03/1962, RFDA 1962, p 179, et T-G-I. Séine, 08/1962, RFDA 1962, p 182.

قد أقرت الفقرة الثالثة من للمادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 (تقابلها المادة الأولى فقرة 3 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة) سريان أحكامها على النقل الجوي المتتابع والذي يتولاه عدد من الناقلين الجويين على التتابع وعلى خطوط جوية مختلفة وعلى متن طائرات عديدة مادام المتعاقدان قد نظرا إلى هذا النقل على أنه عملية واحدة،[1] ومثال على ذلك أن يتفق الراكب مع شركة الخطوط الجوية الجزائرية على نقله من الجزائر إلى فلوريدا *FLORIDA* حيث تتولى الخطوط الجوية الجزائرية نقله من الجزائر إلى باريس وتتولى الخطوط الجوية الفرنسية على نقله من باريس إلى نيويورك ثم تقوم أخيرا طائرة تابعة لشركة النقل العالمية للطيران *TWA* نقله من نيويورك إلى فلوريدا *Florida* حيث وقع حادث أثناء عملية النقل الأخيرة سببت لراكب ضررا، وبالتالي فالنقل يعد عملية واحدة مادامت إرادة الأطراف قد اتجهت إلى حسبانه كذلك ويخضع لأحكام الاتفاقية.

ثانيا: صور النقل الجوي التي لا تسري عليها الاتفاقية.

لما كان الهدف الرئيسي من اتفاقيتي وارسو 1929 أو مونتريال 1999 هو توحيد بعض قواعد النقل الجوي كان من المنطقي أن لا تسري أحكامهما على جميع عمليات النقل لذلك حرصت على استبعاد بعض أنواع النقل الدولي صراحة من نطاق تطبيقهما وهي:

أ/ النقل الجوي الدولي الذي تتولاه الدولة بنفسها:

أخضعت كل من اتفاقيتي وارسو 1929 أو مونتريال 1999 لأحكامهما ومن تم لأحكام المسؤولية الواردة فيهما النقل الجوي الدولي متى توفرت فيه الشروط المطلوبة في المادة الأولى منهما –سواء أكان الناقل شخصا من أشخاص القانون الخاص أو من أشخاص القانون العام أي الدولة وأشخاصها الاعتبارية العامة.

إلا أن هذا الأصل ورد عليه استثناءات سواء في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة أو في اتفاقية مونتريال 1999، والتي تراوحت بين التضييق والتوسيع من نطاقها، ففي اتفاقية وارسو

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 84، وفاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 217 و218.

1929 المعدلة ضيق نص المادة 15 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لنص المادة 26 من اتفاقية وارسو من نطاق هذا الاستثناء إذ بعد أن كان النقل الذي تتولاه الدولة بنفسها يخرج من نطاق الاتفاقية –أيا كان موضوعه أو الغرض منه– طالما الدولة تحفظت عند التصديق على الاتفاقية وأخطرت الحكومة البولندية بالأخذ بهذا الاستثناء وأصبح الاستثناء محصورا في النقل الذي تتولاه الدولة لحساب سلطاتها العسكرية فقط شريطة أن تكون حمولة الطائرة المستعملة في تنفيذه مخصصة بالكامل لهذه السلطات.[1]

أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد وسعت من نطاق هذا الاستثناء –من خلال نص المادة 57 منها والتي استبعدت من نطاق تطبيقها– وبالتالي لا تسري عليه أحكام المسؤولية الواردة فيها النقل الجوي الدولي الذي تتولاه الدولة في حالتين:

1) النقل الذي تقوم به الدولة بنفسها، لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة.

2) النقل الذي يتم لحساب السلطات العسكرية.[2]

ب/ النقل الجوي الدولي للرسائل والطرود البريدية:

أخرجت اتفاقية وارسو 1929 –من خلال نص المادة 2 فقرة 2 منها النقل الجوي الدولي للمواد البريدية من نطاق تطبيق أحكامها نظرا لخضوع هذا النقل للاتفاقية الدولية للبريد التي أبرمت في القاهرة في 1924/03/20 وللقواعد التنظيمية للاتحاد الدولي للبريد الذي يعتبر إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة منذ عام 1947 ومقره "برن" بسويسرا وتقوم بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي *IATA* بتنظيم نقل هذه الرسائل والطرود البريدية و يخضع نقل الرسائل والطرود البريدية –غالبا– لقواعد الاتفاقيات الثنائية بين الدول.[3]

---

[1] LIVTINE (M), op.cit, pp 197 et 198.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، 197 و198.

[3] المختار بكور، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، رسالة دكتوراه، جامعة محمد الخامس، الرباط، 1989، ص44، أكثم أمين الخولي، ذروس في القانون البحري والجوي، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1981، ص413.

كما وسع بروتوكول لاهاي 1955 – من خلال نص المادة 2 منه التي عدلت المادة 2 من اتفاقية وارسو– في هذا الاستبعاد وامتد ليشمل كل عمليات نقل الرسائل والطرود البريدية سواء أكان هذا النقل خاضعا للاتفاقية الدولية للبريد أم غير خاضع لها وكان يهدف هذا البروتوكول إلى استبعاد أي رجوع للمرسل أو المرسل إليه على الناقل لانتفاء الصلة بينهما وبين الناقل لكون عقد النقل يربط بين هيئة البريدية من جهة والناقل الجوي من جهة أخرى وما على المرسل أو المرسل إليه إلا الرجوع على هيئة البريد وحدها.[1]

ج/ عدم وجود عقد النقل الجوي:

لا تسري أحكام اتفاقيتي وارسو 1929 أو مونتريال 1999 – ومن تم أحكام المسؤولية الواردة فيهما– إلا في حالة وجود عقد النقل الجوي بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل المسافر أو البضاعة من مكان إلى مكان آخر عبر الجو، ومن تم لا يخضع لأحكامهما نقل الأشخاص التابعين للناقل الجوي الذين يتواجدون على متن الطائرة بحكم وظائفهم لأنهم لا يتواجدون على متن الطائرة تنفيذا لعقد النقل[2] وإنما تربطهم بالناقل الجوي علاقة تعاقدية مصدرها عقد العمل ليكونوا في خدمة المسافرين كأفراد طاقم الطائرة المكون من قائدها وضباط اللاسلكي وكذلك المضيفين، أما إذا سافر أحد تابعي الناقل الجوي خارج حدود مهامه كما لو سافر للعلاج أو السياحة عندئذ يخضع نقله لأحكام اتفاقيتي وارسو أو مونتريال.

د/ النقل الجوي الدولي الذي يتم في ظروف استثنائية:

استبعدت اتفاقية وارسو الأصلية– من خلال نص المادة 43 منها– هذا النوع من النقل من نطاق تطبيقها لكونه يتم في ظروف غير عادية خارجة عن عملية مألوفة في الاستغلال الجوي

---

[1] وقد استحدثت اتفاقية مونتريال 1999، من خلال نص المادة الثانية، فقرة 2 منها، حكما جديدا بمقتضاه لا يكون الناقل الجوي مسئولا –في حالة نقل الرسائل والطرود- إلا في مواجهة إدارة البريد المختصة وفقا للقواعد المطبقة التي تحكم العلاقات التي تنشأ بينهما.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 196 و197.

والتي تؤدي إلى تعريض الناقل إلى مخاطر إضافية علاوة على المخاطر العادية للطيران بهدف بسط مزيد من الحماية للناقل الجوي إبان النشأة الأولى للطيران المدني.[1]

لكن أخذ على هذا الاستبعاد أنه يساعد على فتح الباب على مصراعيه أمام الناقلين لعقد اتفاقات خاصة تمكنهم من التهرب من أحكام الاتفاقية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن طريق تصوير النقل على أنه يتم في ظروف استثنائية لا تدخل في النطاق المألوف للاستغلال الجوي، لذلك عدلت المادة 16 من بروتوكول لاهاي 1955 نص المادة 34 من الاتفاقية بموجبها يخضع هذا النوع من النقل لأحكام الاتفاقية متى توافرت شروط تطبيقها بأن يكون النقل تجاريا ودوليا مع إعفاء الناقل من التقيد بأحكام المواد من 3 إلى 9 الخاصة بوثائق السفر وهي تذكرة السفر واستمارة الأمتعة وخطاب النقل الجوي ومن الجزاء المترتب على تخلفها.[2] وهو ما أقرته اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص المادة 51 منها.[3]

الفرع الثالث:

الصفة التجارية للنقل الجوي.

بالإضافة إلى وجوب أن يكون النقل دوليا بالمعنى الذي حددته الاتفاقية (وارسو 1929 أو مونتريال 1999) ينبغي توافر شرط آخر استلزمته الاتفاقية لكي يكون النقل خاضعا لأحكامها، ومن تم لأحكام المسؤولية الواردة فيها، أن يكون النقل الجوي الدولي تجاريا أي بمقابل أو لقاء أجر *« contre rémunération »*، وهو ما نصت عليه الفقرة الأولى للمادة الأولى من اتفاقيتين على سريان أحكامها "على كل نقل دولي (....) يتم على طائرة بمقابل، كما تسري على النقل المجاني بالطائرة تقوم به مؤسسة للنقل الجوي"، وبالتالي يجب أن يكون النقل الجوي الدولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع الخاضع للاتفاقية تجاريا أو

---

[1] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 117.

[2] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 231 وما يليها.، فرج سيد سليمان، القانون الجوي، مطابع الطوبجي، القاهرة، 1983، ص256 و 257.

[3] تنص المادة 51 من اتفاقية مونتريال أنه: "لا تسري أحكام المواد من 3 إلى 5 و7 و8، المتعلقة بوثائق النقل، على النقل الذي يتم في ظروف غير عادية، تخرج عن النطاق المألوف لنشاط الناقل".

بمقابل، أي أن يقصد الناقل تحقيق الربح من وراء نشاطه (أولا)، على أنه في بعض الحالات يخضع النقل المجاني أيضا لأحكام الاتفاقية (ثانيا).

أولا: أن يكون النقل الجوي بمقابل.

تعالج الاتفاقية (وارسو أو مونتريال) النقل التجاري بقصد الربح، فلا يكفي لتحقيق معنى المقابل أن يساهم الراكب بطريقة أو بأخرى في نفقات النقل، بل يجب وفقا لنظرية قانون المصالح أن يقوم الناقل بعملية النقل بغية الحصول على الربح.[1]

غير أنها تحدد مضمون كلمة "مقابل" الذي يقتضيه الناقل للقيام بعملية النقل بموجبه يكون الناقل الجوي خاضعا لأحكامها، لكن الفقه استقر على تفسير المقابل تفسيرا موسعا، يشمل كل ما يدفع من مقابل من المسافرين أو شاحنين البضاعة، سواء أكان المقابل نقديا، أم عينيا أم التزاما بأداء عمل، أم أداء خدمة لمصلحة الناقل، ويستوي أن يدفع هذا المقابل الراكب بنفسه أو يتولى دفعه نيابة عنه شخص آخر، كصديق ولا يلزم أن يحصل الناقل بالفعل على ربح، طالما أن ذلك كان هدف العملية.[2]

وإذا كانت العادة جرت على أن تدفع أجرة النقل وقت إبرام العقد، إلا أنه ليس هناك ما يمنع الطرفين من الاتفاق على دفعها في وقت لاحق، مادام قد تم الاتفاق على المقابل مقدما، بحيث يصبح جزءا من مضمون العقد.[3]

كما يتعين أن يكون المقابل حقيقيا لا صوريا، ومن ثم لا يكفي لتوافر فكرة المقابل مجرد الإسهام الرمزي من جانب الراكب أو شاحن البضاعة في تكاليف الرحلة، وإلا أصبح العقد الذي يربطه مع الناقل الجوي من العقود غير المسماة، أو يصبح عقد النقل بالمجان

[1] COQUOZ (R), op.cit, p 89 et LITVINE (M), op.cit, p 181. DUTILLEUL, (F.C), DELEBEQUE (P), contrat civil et commerciaux, DALLOZ, Paris, 6é ed, 2002, p 668 ets, JADAUD (B), PALAISANT (R). droit commercial international, DALLOZ, Paris, 3e ed, 1987, pp 162, 163.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 183.

[3] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 125.

مشوبا بالبطلان، فالمقابل يجب أن يكون حقيقيا يتوازى في مقداره ومداه مع الرحلة الجوية المقررة.[1]

وقد يكون لهذا الرأي وجاهته من الناحية النظرية المحضة، إلا أنه يصعب عمليا وضع ضوابط محددة لمسألة التناسب بين أجرة النقل والخدمة المقدمة والأمر الذي لا جدال فيه أن هذه الأجرة يجب أن يكون لها وجود حقيقي،[2] أما مدى تناسبها مع خدمة النقل، فهذه مسألة تعد من مسائل الواقع التي يترك أمر تقديرها لمحكمة الموضوع حسب ظروف كل حالة على حدة.[3]

ولم يتخذ القضاء الفرنسي موقفا موحدا حول هذه المسألة حيث أقرت محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر بتاريخ 08 جويلية عام 1965 (قضية *Dame Balavoine* ضد *Filloux et Aéro-club de chellés*)[4] أن مبدأ المشاركة في التكاليف كاف بذاته لتوافر صفة المقابل حتى ولو لم يكن متوازيا مع القيمة الفعلية لتكاليف الرحلة.

بينما أقرت محكمة "*Grenoble*" سواء في الحكم الصادر بتاريخ 01 جويلية 1970 (قضية *compagnie la Minerve* ضد *Société Pugnat et autres*)[5] والحكم الصادر بتاريخ 02 فيفري 1971 (قضية *Demoiselle Richaud et autres* ضد *Pomet et autres*)[6] أن المساهمة المحددة في تكاليف الرحلة لا تعتبر أجرة نقل حقيقية.

أما إذا انتفى عنصر المقابل أو الأجر فإننا نكون أمام نقل بالمجان فما هو حكمه، ومدى خضوعه لأحكام اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة أو مونتريال 1999، ومن ثم لأحكام المسؤولية الواردة فيهما؟

---

[1] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p 24 et 25.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 185.

[3] C. A. de Grenoble 1er ch-civ ، 26/11/1969, RFDA 1970, p 204 (consort, Bexlier, Des-Vignes, De Vaux…, caisse primaire d'assurances maladie de Grenoble), T. G . inst de Meaux, 1ere ch, 21 avril 1966, RFDA 1966, p 346 (Gin et Jean Claude C.Aéro club de Chelles Fillibux et cie d'assurances la foncière).

[4] C.A. Paris (13eme ch), 08 Juillet 1965, RGAE 1965, p 462, Note E. du ponta Vice

[5] T. G. I de Grenoble (1er ch) , le 01/07/1970, RFDA 1970, p 445 (compagnie la Minerve C. Société Pugnat et autres).

[6] T.G.I Grenoble (1e ch) 02/02/1970, RFDA 1971, p 191 (Demoiselle Richaud et autres C.promet et autres).

ثانيا: النقل الجوي المجاني الخاضع للاتفاقية.

في الأصل، لا يخضع النقل الجوي الذي يتم بالمجان لأحكام الاتفاقية (وارسو أو مونتريال) بسبب غياب عنصر "المقابل" الذي يجب أن يدفعه المسافر أو مرسل البضاعة، وبالتالي لا يعتبر دوليا ويخرج من نطاق الاتفاقية (وارسو أو مونتريال) ليخضع لأحكام القانون الداخلي،[1] كالنقل الجوي الذي يتم على سبيل المجاملة، أو النقل الذي يقوم به مالك الطائرة مع دعوة بعض أصدقائه للسفر معه مجانا، وكذلك النقل المجاني الذي تباشره المؤسسات التي لا تحترف النقل الجوي، كالنقل الذي تقوم به شركة من شركات البترول لبعض الخبراء، وفي هذه الحالة لا تنطبق أحكام الاتفاقية لعدم تجارية النقل الجوي.[2]

إلا أن الفقرة الأولى للمادة الأولى من اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت على غرار الفقرة الأولى للمادة الأولى من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بسريان أحكامها على "النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي".

والمقصود بمؤسسة النقل الجوي "*Enterprise de transport aérien*" هو كل منشأة أو شركة أو مؤسسة تعمل في حقل الطيران وتحترف نشاط النقل الجوي، سواء كانت عامة أو خاصة، تستهدف غرض نفعي بحت، سواء تحصلت على مقابل مباشر لهذه العمليات أم لا،[3] كأن يتم نقل شخصية شهيرة أو فريق رياضي، أو مسؤول كبير عن تنظيم الأفواج السياحية، أو النقل المجاني الذي يتم تنفيذا لالتزام قطعته شركة الطيران على نفسها تجاه السلطة مانحة التزام النقل الجوي، بمقتضاه يتم سفر بعض موظفي الدولة بالمجان، ففي كل هذه الصور يوجد مقابل رغم ظاهر أنه النقل بالمجان.[4]

---

[1] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur aérien, lois nationales et convention de Varsovie, op.cit, p 194 ets.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 185.

[3] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 93. أميرة صدقي، محاضرات في القانون الجوي، دون ذكر دار النشر، 1974 – 1975، ص19.

[4] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 243. طلبة وهبة خطاب، المسؤولية المدنية لناقل الأشخاص بالمجان، دار الفكر العربي، القاهرة، دون ذكر سنة النشر، ص80.

وإخضاع النقل الجوي المجاني الذي يباشره الناقل الجوي المحترف لأحكام الاتفاقية يرجع إلى سببين:[1]

-**السبب الأول:** أن النقل الجوي المجاني، غالبا ما يكون بقصد الدعاية والترويج للمؤسسة، مما يزيد من عملاء شركة الطيران، فهو إذا نقل لغرض تجاري.

-**السبب الثاني:** إن هذا الإخضاع أريد به توحيد القواعد القانونية المطبقة على مؤسسات النقل الجوي، ومن ثم أحكام المسؤولية الواردة فيها، ومنع هذه المؤسسات من التحايل على أحكام الاتفاقية تحت ستار مجانية النقل الجوي[2].

وعليه فإن الاتفاقية إذا أقرت نظاما لمسؤولية الناقل الجوي الدولي، فإنما أسسته على عقد النقل، وهو عقد تجاري بطبيعته، ولا يشد النقل المجاني الذي تقوم به مؤسسة النقل الجوي عن هذه القاعدة، فرغم الطابع المجاني الظاهر فإنه يمكن القول بوجود عقد نقل حقيقي كل ما في الأمر أن مقابل النقل لا يكون نقديا مباشرا وإنما يتحصل على منفعة غير مباشرة أو غير حالة[3].

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 70.

[2] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الاولى، 2005، ص 509 و 510.

[3] إبراهيم فهمي إبراهيم شحاتة، المرجع السابق، ص383.

المبحث الثاني:

طرق إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد إخلاله بإحدى الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل، والتي تستلزم التعويض عنها لجبر الضرر، ما لم يقم الدليل على انتفاء مسؤوليته، فعندئذ تبرأ ذمته في مواجهة مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين.

وترتبط طرق دفع المسؤولية بعاملين أساسيين:

العامل الأول: يتعلق بالأساس الذي تستند إليه هذه المسؤولية، فإذا كانت المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض "La présomption de faute" من جانب الناقل الجوي الذي يقع عليه عبء إثبات أنه وتابعيه لم يرتكبوا هذا الخطأ. أما إذا كانت المسؤولية قائمة على أساس فكرة المخاطر أو تحمل التبعة تنعقد مسؤولية الناقل في جميع الأحوال ولا يستطيع نفيها إلا بإقامة الدليل على أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور نفسه.

أما العامل الثاني، فإنه يرتبط ارتباطا وثيقا بطبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل، فإذا كانت طبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل هو التزام ببذل عناية "Obligation de care" تقوم مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أثبت أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل العادي، أما إذا كان التزامه يستوجب تحقيق نتيجة "Obligation de résultat"، فلا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا في حالة إثبات أن عدم تنفيذ الالتزام يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

وقد تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لهذين العاملين سواء في التشريعات الدولية أو الداخلية المتعلقة بالنقل الجوي نتيجة الظروف القانونية والاقتصادية والتقنية للملاحة الجوية، وهو ما نتعرض له من خلال مطلبين على النحو الآتي:

- المطلب الأول: طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها.
- المطلب الثاني: طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999.

المطلب الأول:

طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها

تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لتطور أساس هذه المسؤولية وطبيعتها منذ اتفاقية وارسو 1929 الأصلية حتى بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975، حيث تبنت اتفاقية وارسو الأصلية المسؤولية الشخصية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، الغرض منه تشجيع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على الناقلين الجويين حتى لا ينعكس ذلك سلبا على النقل الجوي في مهده، لذلك وسعت الاتفاقية من طرق دفع المسؤولية التي من خلالها يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الضرر الذي أصاب كل من الركاب أو الشاحنين وفقا للطرق التي حددتها المادة 20 من الاتفاقية.

لكن مع التطور التكنولوجي الذي عرفه قطاع النقل الجوي والذي أدى إلى انخفاض حوادث الطيران، نجم عنه إدخال تعديلات على اتفاقية وارسو الأصلية، اعتنقت من خلالها المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة، كما هو الحال بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في بروتوكول جواتيمالا 1971 بشأن وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى بدني أو فقد أو تلف أو هلاك الأمتعة، وأيضا بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة، إذ لا يستطيع الناقل الجوي في مثل هذه الحالات التنصل من المسؤولية أو التخفيف منها إلا في حالات محددة.

لذلك نتعرض لطرق دفع مسؤولية الناقل الجوي الدولي طبقا لأحكام اتفاقية وارسو 1929 الأصلية المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 (الفرع الأول)، وموقف البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 من طرق دفع المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

طرق دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو الأصلية مسؤولية عقدية تقوم على الخطأ المفترض، يتعين على الناقل حتى يدفع هذه المسؤولية أن يثبت انتفاء الخطأ، ولما كان التزام الناقل الجوي هو التزام ببذل عناية، فإنه –وفقا لنص المادتين 20 و21 من الاتفاقية– يتعين على الناقل لينفي الخطأ المفترض أن يقيم الدليل على أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو حدث الضرر بسبب خطأ ملاحي، وكذلك إذا ما أثبت الناقل توافر السبب الأجنبي طبقا للقواعد العام، وقد يكون هذا السبب فعل الغير أو بسبب خطأ الشخص المضرور، أو العيب الذاتي بالبضاعة.

لذلك نقسم هذا الفرع إلى:

- أولا: اتخاذ التدابير الضرورية من قبل الناقل لتفادي وقوع الضرر.
- ثانيا: استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لوجود قوة قاهرة.
- ثالثا: خطأ المضرور والعيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة.
- رابعا: حدوث الضرر بسبب خطأ ملاحي.

➢ **أولا: اتخاذ كافة التدابير الضرورية من قبل الناقل لتفادي وقوع الضرر**

إذا أخل الناقل بالتزامه انعقدت مسؤوليته ولا يتحلل منها إلا إذا أقام الدليل أنه قد اتخذ التدابير الضرورية لمنع حدوث الضرر[1] أو كان من المستحيل عليه اتخاذها، وهنا يمكن التساؤل عن المقصود بالتدابير الضرورية، وهل يقصد بها أن الضرر يرجع إلى سبب خارجي لا دخل لإرادة الناقل فيه، أم يكفي تحديد سببه وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل؟

لم تبين اتفاقية وارسو الأصلية من خلال نص المادة 20 منها (والمقابلة للمادة 148 فقرة 1 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98) المقصود من عبارة "التدابير الضرورية" "Mesures nécessaires" التي يجب أن يتخذها الناقل الجوي وتابعوه لتفادي وقوع الضرر لتحلل من مسؤوليته، لذلك ثار جدل كبير في الفقه والقضاء حول تفسير هذه العبارة، وتأرجح هذا التفسير تارة بين التفسير اللفظي، وتارة بين التفسير الضيق، وتارة أخرى بين التفسير الموسع بما تماشى مع طبيعة التزام الناقل الجوي،[2] وسوف نتعرض لتلك النظريات على النحو الآتي:

أ) نظرية التفسير الحرفي:

ذهب بعض الفقهاء – أمثال Bodenstein et Koffka– إلى ضرورة تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيرا حرفيا مؤكدين على أنه يتعين على الناقل، إن أراد التحلل من المسؤولية بهذه الوسيلة – طبقا لنص المادة 20 من الاتفاقية– أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الممكن اتخاذها لتوقي الضرر، بحيث لا يعفى الناقل من المسؤولية متى ثبت أن ثمة إجراء أو تدبير أو احتياط كان من شأنه أن يمنع حدوث الضرر ولم يتخذه

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 408.

[2] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 590، محمد محبوبي، روشام الطالحي، الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، مجلة كتابة الضبط المغربية، تصدر عن ودادية المنتقدين القضائيين بالمغرب، العدد العاشر، أكتوبر 2005، ص 76 وما يليها.

الناقل وتابعوه، أي أن هذا الاتجاه اشترط قيام الناقل بتقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ، وهو ما يعني أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أو تابعيه،[1] فإذا عجز عن إثبات سبب الحادث قامت مسؤوليته، فلا يكفي لكي يتخلص الناقل من المسؤولية أن يثبت أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر بوجه عام، بل يلزم إثبات أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر الذي وقع بالذات.[2]

وهذا الرأي رغم أنه يميل إلى حماية مصالح المتضررين، إلا أنه يتجاوز أحكام اتفاقية وارسو التي لم تشترط على الناقل إثبات سبب الضرر، بل مجرد اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر، ولا يمكن افتراض أن الناقل لم يتخذ هذه التدابير في كل حالة يبقى فيها سبب الضرر مجهول، ومعنى ذلك أن مجرد وقوع الضرر دليل على عدم اتخاذ التدابير الضرورية متى بقي سبب الضرر مجهول،[3] لذلك يجمع الفقه على استبعاد هذا التفسير الذي تبنته هذه النظرية على أساس أن صرف هذه العبارة إلى معناها اللفظي من شأنه أن يؤدي إلى التزام الناقل بإثبات السبب الأجنبي في الغالبية العظمى من الحالات،[4] وهذا ما يخالف الأعمال التحضيرية للنص ويخالف قصد واضعي الاتفاقية، فالإثبات المتطلب من الناقل طبقا للنص ليس إثباتا سلبيا (عدم ارتكاب خطأ)، بل هو إثبات إيجابي (اتخاذ تدابير معينة).[5]

كما يؤدي في النهاية إلى إفراغ المادة 20 من اتفاقية وارسو من مضمونها أي أنه يؤدي إلى حرمان الناقل من أحد الوسائل المقررة قانونا لدفع مسؤوليته، وتناقض غرض الاتفاقية المتمثل في إقامة التوازن بين مستخدمي الطائرة والناقل الجوي، ذلك التوازن الذي يتمثل في

---

[1] SESSELI (J), these, op.cit, p 63.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 143.

[3] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 446.

[4] CETTE (J) , Le transport de passagers en droit aérien, thèse pour le doctorat, Université de Paris, 1953, p 200.

[5] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur Aérien, op.cit, p 104.

افتراض خطأ الناقل وفي تمكينه من نفي هذه القرينة دون الحاجة إلى إقامة الدليل على رجوع الضرر إلى سبب خارجي لا دخل لإرادته فيه.[1]

إلا أن إجماع الفقه على استبعاد نظرية التفسير الحرفي للنص، ما لبث أن انقسم على نفسه حول طبيعة الإثبات الذي يقع على عاتق الناقل إلى نظريتين:

نظرية متشددة أخذت بالتفسير الضيق للنص، والنظرية الأخرى اعتنقت التفسير الموسع له.

ب) نظرية التفسير المضيق:

ذهب رأي البعض من الفقهاء أمثال: VanHoutte[2] وJ.Sesselli[3] و Riese et Lacour[4] وMateescc Matte[5] إلى تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيرا مضيقا، ومن ثم فإن التدابير الضرورية التي يتحتم على الناقل الجوي اتخاذها حتى يتسنى له التحرر من المسؤولية تطبيقا لمقتضيات نص المادة 20 من الاتفاقية تقتضي أن يجتمع شرطين:

- الأول: إثبات سبب الحادث الذي نجم عنه الضرر.
- الثاني: إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل عن طريق إقامة الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا في مواجهته كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.[6]

لذلك فإن تحديد المقصود بالتدابير الضرورية يتوقف –وفقا لهذه النظرية– على سبب الحادثة، فلو أن الطائرة كانت قد سقطت محترقة بسبب تعرضها لضباب كثيف استحال معه على الطيار رؤية قمة أحد الجبال العالية تعين على الناقل –طبقا لهذا التفسير الضيق– أن

---

[1] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, pp 177 et 178.
[2] COTTE (J), thése, op.cit, p200.
[3] SESSELI (J), thése, op.cit, p 69 ets.
[4] RIESE et LACOUR, op.cit, pp 272 et 273.
[5] MATESCO MATTE (N), op.cit, p 411 ets.
[6] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 406.

يثبت أنه اتخذ هو وتابعييه التدابير الضرورية لتفادي وقوع هذا النوع من الضرر كأن يثبت أنه زود الطائرة قبل الرحلة وأثناءها بالبيانات أو النشرات الجوية الضرورية.[1]

أما إذا كان سبب الحادثة معروف كالعطل الذي يصيب الجهاز المسؤول عن إخراج عجلات الطائرة عند الهبوط، فعلى الناقل في هذه الحالة أن يقيم الدليل على أنه تم الكشف على هذا الجهاز قبل إقلاع الطائرة، وقد ثبتت سلامته، أو أن سبب الحادثة كان نتيجة تعرض الطائرة لصاعقة جوية، فعلى الناقل أن يقيم الدليل على قيامه بتزويد الطائرة بآلات امتصاص الصواعق الجوية والآلات الخاصة بمكافحة الحريق بغية التغلب على مثل هذه الحادثة.[2] أما إذا ظل سبب الحادثة مجهولا، كاختفاء الطائرة دون أن تترك أي أثر ولم يبقى منها سوى الحطام فإن الناقل في مثل هذه الحالة يتحمل تبعة هذا السبب المجهول.[3]

وقد أخذ القضاء الأمريكي –في بداية الأمر– بالتفسير الضيق للنص، الذي يستلزم من الناقل الجوي اتخاذ كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر فإذا تهاون في اتخاذها تقوم مسؤوليته، وتطبيقا لذلك قررت مسؤولية الناقل الجوي بسبب عدم اتخاذه كل الاحتياطات الضرورية للحيلولة دون سرقة (فرور) المسافرة من مخازن المطار،[4] كذلك لا يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان هناك إجراء أو تدبير كان يمكن أن يمنع وقوع الضرر، إلا أنه لم يقم باتخاذه، كأن يكون هذا الإجراء هو استخدام كابنية مكيفة للهواء.[5]

أما القضاء الفرنسي لم تتخذ المحاكم موقفا موحدا من هذه المسألة، حيث أخذت بعض المحاكم بالتفسير الضيق للنص واستمدت ذلك من الفقه الذي يعتنق هذه النظرية في

---

[1] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur aérien. op.cit, p 105.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 144 و145.

[3] عبد الرافع موسى، أبعاد ومفهوم التدابير الضرورية أو اللازمة في نص المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، دار النهضة العربية – القاهرة، 1998، ص 17، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 154.

[4] Rugani V.KLM, Royal Dutch Airlines, city court New York, 20/01/1954, cité par : LUREAU (L), La responsabilité du transporteur Aérien, op.cit, p 107.

[5] Philios V.TWA, 1943, USAVR, 479 (N.Y. city court 1951).

- مشار إليه في: فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 412.

التفسير، وقد تطلبت هذه الأحكام أن يثبت الناقل أن الضرر ناجم عن ظروف خارجة عن إرادته أي يثبت أنه هو وتابعيه لم يتسببوا في إحداث الضرر.[1]

لكن يعاب على هذه النظرية أنها تتصف بالتشدد اتجاه الناقل الجوي، وتميل أكثر نحو صالح عملاء الناقل من ركاب وشاحنين، لأنها تؤدي إلى انعقاد مسؤولية الناقل في كل حالة لا يستطيع أن يثبت سبب الحادث الذي تولد منه هذا الضرر، أو عدم قدرته إثبات أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لمجابهة هذا السبب وهو الأمر الذي يبدو مستحيلا في بعض الحوادث الجوية، بالإضافة إلى ذلك فإن التفسير الضيق للنص يؤدي تلقائيا إلى تحميل الناقل المسؤولية في جميع الحالات التي يكون فيها السبب مجهولا، مما يؤدي إلى إفراغ نص المادة 20 من مضمونها، وتصبح مسؤولية الناقل الجوي في مفهوم اتفاقية وارسو 1929 أشد أنواع المسؤولية المدنية.[2]

ج) نظرية التفسير الموسع.

وهي النظرية الراجحة في الفقه والقضاء، حيث يرى أصحاب هذه النظرية أمثال Lemoine[3] و Zoghbi[4] و Litvine[5] و Chauveau[6] و Pourcelet[7]، ضرورة تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيرا موسعا، فتفسر بأنها تلك التدابير المعقولة « Mesures Raisonnables » لتفادي وقوع الضرر، والتي يلزم معها الناقل تقديم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ، فعليه أن يقدم ما يدل على أنه هو وتابعيه قد بذلوا العناية المعقولة واللازمة في تنفيذ الالتزام،[8] وذلك بأن يثبت أنه أعد طائرة صالحة لملاحة

---

[1] T- Com- Nice, 07/05/1973, RFDA 1973, p 345 ets (DR.Preyval c/Air France), C.A. Paris (3e ch) 14/11/1974, RFDA 1975, p 60 ets (IRAN AIR C/Générale de Géophysique).

[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 331.

[3] LEMOINE (M) Traite de droit Aérien, op.cit, p 544 ets.

[4] ZOGHBI (H), these, op.cit, pp 16 et 17.

[5] LITVINE (M), op.cit, pp 255 et 256.

[6] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 176 ets.

[7] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p50.

[8] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 406، محمودي سماح- ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال– 1999 ، رسالة دكتوراه، جامعة باتنة، 2014-2015، ص 203 وما يليها.

الجوية، وأنه روعي في شأنها أحكام تحميلها والقواعد الخاصة بأمنها، وأن الطائرة تخضع لصيانة دورية دقيقة، وأنها كانت مزودة بالقدر الكافي من الوقود اللازم لإتمام الرحلة وأن الأحوال الجوية كانت تسمح بإقلاع الطائرة، وأن أفراد الطاقم حائزون على الشهادات التي يستلزمها القانون، وأنهم قد حصلوا قبل الإقلاع على كافة المعلومات اللازمة لسلامة الرحلة، والطائرة مزودة لكافة الأجهزة والنشرات الجوية، وأن هذا الطاقم اتبع قواعد الملاحة الجوية، سواء تعلق الأمر بالسرعة ومستويات الارتفاع... إلخ، وأن تدابير السلامة قد روعيت ليس فقط قبل الإقلاع، ولكن أيضا أثناء التحليق في الجو وإلى وقت وقوع الحادث، وأن الطائرة كانت تحمل أجهزة الإنقاذ اللازمة.[1]

وتكمن أهمية الخلاف بين نظرية التفسير المضيق ونظرية التفسير الموسع فيما يلي:

1) تشترط نظرية التفسير المضيق من الناقل الجوي ضرورة إثبات أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر الذي وقع بالذات، بينما تكتفي نظرية التفسير الموسع من أجل التحلل من المسؤولية أن يثبت الناقل أنه وتابعيه قد بذلوا العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر بوجه عام، بحسبان أن التزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين والبضاعة هو التزام ببذل عناية وليس التزاما بتحقيق نتيجة.[2]

2) كما يظهر الخلاف واضحا بين النظريتين في حالة بقاء سبب الضرر مجهولا، إذ تنتفي مسؤولية الناقل –وفقا لنظرية التفسير الموسع– إذا أثبت اتخاذه وتابعيه التدابير المعقولة المتطلبة من ناقل يقظ حريص في نفس ظروف الرحلة الجوية بغض النظر عن سبب الضرر وسواء عرف هذا السبب أو بقي مجهولا،[3] بينما يتحمل الناقل –في ظل نظرية التفسير المضيق– تبعة السبب المجهول، حيث يتعين عليه، للتحلل من المسؤولية، إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتلافي الضرر الذي

[1] RODIERE (R), Droit des transports – terrestres et aériens, op.cit, p 253, COTTE (J), thèse, op.cit, p 201 ets.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 406.

[3] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 154.

وقع بالذات وما يتطلب منه ابتداء إثبات سبب الضرر، ثم قيامه باتخاذ التدابير الضرورية لتوقي هذا الضرر الذي تحقق فعلا.[1]

كما أن تقدير التدابير المتخذة يكون من شأن قاضي الموضوع، ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية، ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها.[2]

وقد تحول القضاء الأمريكي عن الأخذ بنظرية التفسير المضيق معتنقا نظرية التفسير الموسع، حيث أقرت محكمة جنوب نيويورك أن عبارة "التدابير الضرورية" لا ينبغي أن تفسر تفسيرا حرفيا أو تفسيرا مضيقا، وأنه يجب صرفها على معنى التدابير المعقولة، بحيث لا يطلب من الناقل أقصى درجات الحرص ، وإنما فقط درجات الحرص المناسبة تبعا لظروف كل حالة، أي قيام الناقل باتخاذ التدبير المعقول إزاء الحادث الضار،[3] كما يعفى الناقل الجوي من المسؤولية، إذا أثبت اتخاذه للتدابير المفروضة عليه –بصفة عامة– حتى ولو كان سبب الحادث مجهولا إذ لا يكلف بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث المتولد عنه الضرر.[4]

وقد سارت في نفس الاتجاه بعض المحاكم الأخرى في فرنسا،[5] فلم تتطلب من الناقل – لكي يتحرر من المسؤولية عن الضرر الحاصل– إلا إثبات بذله العناية المعقولة التي ينتظرها العميل من ناقل حريص في ممارسة مهنته وتسيير شؤون مؤسسته،[6] وهناك أيضا بعض أحكام لم تكتف بالتدابير التي يتخذها الناقل وتابعوه قبيل إقلاع الطائرة وأثناء تحليقها

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 300.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 146.

[3] Manufacturers Hanover co.V.Alitalia Airlines, 14 AVI, 17, 710 (S.D.N.Y 1977).

- مشار إليه في: فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 412، و413.

[4] Hazel-Ritts V.American Overseas Airlines (united states District court, Southen District of New York, 17 et 18 Janvier 1949), cite par: SESSELI (J), these, op.cit, pp 86 et 87.

[5]- T. Gr, ins, Paris, 26/06/1969, RFDA 1969, p 32 ets (EMBS C./Air France), note Georgiades €.

[6]- T. Gr-ins, Paris (1e ch, 2 sect), 21/02/1986, RFDA, 1986, p 105 ets (Dame Araluce C./Air France).

في الجو من أجل ضمان سلامة الرحلة الجوية، بل استلزمت كذلك أن يكون سلوك الناقل وتابعيه قبيل وقوع الحادث يفصح عن أنهم قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.[1]

وفي الختام فإن بروتوكول لاهاي 1955، قد ظل وفيا لمبادئ اتفاقية وارسو الأصلية حيث ظلت الفقرة الأولى من نص المادة 20 من الاتفاقية كما هي دون أدنى تعديل، من خلالها لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته الناشئة عن إخلاله بالتزامه، إلا إذا أقام الدليل أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.

- **ثانيا: استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لوجود قوة قاهرة.**

يستطيع الناقل الجوي دفع المسؤولية عنه –حتى ولو لم يكن قد اتخذ هو وتابعيه التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر– متى أثبت أنه استحال عليهم اتخاذ هذه التدابير فلابد له من إثبات عجزه وعدم قدرته على اتخاذ التدابير لتلافي حدوث الضرر، وهو المعنى المقصود "باستحالة اتخاذ هذه التدابير"، أما مجرد عدم اتخاذها دون هذه الاستحالة، فهذا العجز لا يعفي الناقل من المسؤولية، لأن مجرد عدم اتخاذه لهذه التدابير يعتبر سببا من أسباب قيام مسؤوليته متى نتج عن ذلك ضرر للمسافر أو الأمتعة أو البضائع.[2]

وقد أشارت اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 إلى بعض هذه الأسباب بشكل صريح، أما باقي الأسباب فيمكن استخلاصها من خلال العبارة الواردة في الفقرة الأولى للمادة 20 من اتفاقية وارسو الأصلية.

وتعتبر القوة القاهرة من الأسباب التي يمكن للناقل الجوي إثارتها لدفع المسؤولية عنه، والتي يستحيل معها اتخاذ التدابير اللازمة لتلافي وقوع الضرر.[3]

---

[1] T.G.I, Marseille, 03/02/1981, RFDA 1981, p 239 ets.

[2] إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2013، ص 79 و80، هاني دويدار، النظام، القانوني للسلامة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999، ص68.

[3] محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل- النقل البحري – النقل البري – النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2015، ص 342 و343.

وعليه سنقوم بتحديد ماهية القوة القاهرة أو الحادث الفجائي (أ)، ثم شروط القوة القاهرة (ب)، وبعد ذلك نتطرق إلى أهم حالات القوة القاهرة في مجال النقل الجوي (ج).

أ) القوة القاهرة أو الحادث الفجائي:

لم تتضمن اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 (ولا قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98) بيانا صريحا يشير إلى القوة القاهرة كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي، إلا أن الإعفاء يستفاد –ضمنا– من العبارة الواردة في نهاية الفقرة الأولى للمادة 20 من الاتفاقية التي تنص: "... أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها".

والقوة القاهرة Force Majeure التي تبيح للناقل الجوي التحلل من المسؤولية هي تلك الحوادث الفجائية التي تخرج عن دائرة نشاط الناقل ولا يمكن له توقعها أو درء خطرها، كأن تسقط طائرة فجأة في مطب هوائي فيختل توازنها وتهوى وتتحطم، أو أن تتعرض لعاصفة ثلجية أو لصاعقة رغم حسن توقع الأرصاد الجوية، أو أن يصاب قائد الطائرة بنوبة قلبية تودي بحياته، أو يصاب بانهيار أو إجهاد مفاجئ، أو أن تتعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم ارتكاب قائدها عملا يسمح أو يقضي بذلك.[1]

وإلى جانب القوة القاهرة بمعناها الضيق غالبا ما يرد ذكر الحادث الفجائي، فهل هو اختلاف من حيث اللفظ فقط أم لهما معنى مختلف؟

في هذا المجال نجد أن الفقه القانوني عرف مذهبين متعارضين، ولكل من أنصار هذين المذهبين حججه ومبرراته، الأول ينادي بازدواجية القوة القاهرة والحادث الفجائي أي لكل منهما معنى مختلف عن الآخر، أما المذهب الثاني– وهو الراجح فقها وقضاء– ينادي بالوحدة أي وحدة القوة القاهرة والحادث الفجائي، ويرى بأنه مجرد اختلاف في اللفظ لا في

---

[1] إبراهيم سيد أحمد، النقل الجوي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2010، ص 100 و101.، محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة، 1978، ص261 وما يليها.

المعنى،[1] فكما يقول الأستاذ السنهوري: « والصحيح أن القوة القاهرة والحادث شيء واحد، إذا نظر إليه من ناحية استحالة الدفع سمي قوة قاهرة، وإذا نظر إليه من ناحية عدم إمكان التوقع سمي حادثا فجائيا »[2].

لكن هناك اختلاف بين حالة نفي الخطأ، وحالة إثبات القوة القاهرة، ففي الحالة الأولى يكون الناقل الجوي مقصرا إذا فشل في إثبات اتخاذ التدابير الضرورية، أما في الحالة الثانية، أي إثبات القوة القاهرة، فإن الناقل لا يمكن اعتباره مهملا و مقصرًا إذ لا يمكن أن ينسب للإنسان تقصير في مواجهة القوة القاهرة، التي لا قبل لأحد بمواجهتها فالناقل لا يكون مسئولا، إذا وقع الحادث نتيجة صاعقة أتت على الطائرة، أو نتيجة عواصف مفاجئة، أو إثر الوفاة المفاجئة لقائد الطائرة، كما لا يتصور مساءلة الناقل عن التأخير، إذا نشأ عن تعذر الهبوط نتيجة إضراب العاملين في مطار الوصول، ففي كافة هذه الصور تتحقق استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي الضرر.[3]

ب) شروط القوة القاهرة:

يمكن القول أن تحقق القوة القاهرة يتطلب بعض الشروط الرئيسية يمكن حصرها في:

1) عدم إمكانية التوقع (Imprévisibilité):

لكي يعد الحادث قوة قاهرة يجب ألا يكون بإمكان الناقل توقعه، فلا تعتبر قوة قاهرة ما كان يجب توقعه في حدود الظروف المألوفة، والمعيار هنا موضوعي يقاس بما يمكن أن يتوقعه الناقل الحريص الموجود في نفس ظروف الناقل المسؤول،[4] كما يجب أن يكون عدم

---

[1] لمزيد من الإيضاح حول هذا الموضوع أنظر: ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 470 و471.

[2] عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني (1) – نظرية الالتزام بوجه عام- المرجع السابق، ص 354.

[3] محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 159، و160.

[4] LE MOINE (M), op.cit, p 466 ets.

التوقع هذا مطلقا لا نسبيا، مما ينتج عنه قيام مسؤولية الناقل الناجمة عن تقصيره فيما كان يجب أن يتوقع كنقل البضاعة في عربة من المخازن إلى المطار وهي من غير مغطاة مما عرضها للتلف بسبب الأمطار.[1]

لكن رغم التقدم الذي عرفه علم الأرصاد الجوية، من خلاله أصبح بإمكان التنبؤ بحالة الطقس لعدة أيام قادمة، فإنه يبقى احتمال الخطأ في التوقع واردا إذ ليس من اليسير الجزم في صحة ما يصدر عن أجهزة الرصد الجوي، فقد تقع تغييرات جوية مفاجئة لا يمكن تفاديها أثناء الطيران خصوصا إذا كانت تفوق قدرة الناقل في التوقع،[2] وبالتالي لا يكون الناقل الجوي مسؤولا إذا لم يكن بإمكانه توقع مثل هذه الظروف وهي من الأمور الواقعية التي تقدرها محكمة الموضوع.[3]

2) شرط الخارجية (Extériorité):

بمقتضاه يكون الحادث قادما من خارج دائرة نشاط الناقل، أي من خارج مشروعه، حيث ذهب غالبية الفقه إلى التسليم بإمكان توافر القوة القاهرة في النقل الجوي واعتبرت أن الأخطار الجوية ليست سوى حالات خاصة للقوة القاهرة خارجة عن نشاط الناقل، ويستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن مخاطر الجو متى توافرت فيها شروط القوة القاهرة، متى كانت غير متوقعة ومستحيلة الدفع،[4] ويستند الفقه في ذلك على حكم محكمة استئناف "Grenoble" الذي أقرت فيه أن الجو هو الطريق الذي تسلكه الطائرة، ومن ثم لا يمكن إلحاق مخاطر الجو بالسبب الأجنبي الذي يستحيل على الناقل توقعه أو دفعه.[5]

---

[1] LUREAU (D), La responsabilité du Transporteur Aérien, op.cit, p 39 ets.

[2] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص 228، أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 344.

[3] C A - Paris, 21/05/1985, BT 1985, p 346.

[4] LE MOINE (M), op.cit, p 466 ets, SAINT-ALARY (R), op.cit, p 171, LUREAU (D), La responsabilité du transporteur Aérien, op.cit, p 40 ets, RODIERE (R) , Droit des transports, op.cit, p 595.

[5] C-A. GRENOBLE (C.A), 25/03/1925, D 1925, p 137.

3) استحالة الدفع أو عدم إمكانية التلافي (Inveritabilité):

يعد عنصر عدم إمكانية التلافي من عناصر القوة القاهرة، مفاده أن يكون الحادث مما يجعل تفادي الضرر أمرا مستحيلا لا يستطاع دفعه، ويخرج بطبيعته عن طاقة الناقل الجوي وقدرته على دفعه وتلافي النتائج المترتبة عنه.[1]

ويجب تقدير عنصر عدم التلافي على ضوء التطور الذي وصل إليه قطاع الطيران المدني، فإذا كانت الطائرة في الماضي لا تقوى على مغالبة العوامل الطبيعية، فهي اليوم بلغت أشواطا متقدمة وصلت من خلالها درجة عالية من التطور والتقدم، حيث زودت الطائرات بأجهزة مختلفة لمقاومة ثورة عوامل الطبيعة، فلا يجوز الحكم بتوافر القوة القاهرة إلا إذا كانت إمكانيات الطيران وقت وقوع الحادث لا تسمح بمقاومة التغيير المفاجئ في حالة الجو.[2]

ج) أهم حالات القوة القاهرة في مجال النقل الجوي:

تطبيقا للمفهوم الواسع للقوة القاهرة، فإن ذلك يعني إتاحة أكبر عدد من الفرص أمام الناقل الجوي لدفع المسؤولية عنه، ما دام أن هناك سبب أجنبي لا يد له فيه يتمثل في القوة القاهرة والتي بسببها استحال عليه هو وتابعوه اتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر.[3]

وتوجد عدة حالات تمثل القوة القاهرة في مجال النقل الجوي تسهل عملية تحلل الناقل الجوي من المسؤولية وتتمثل في:

1) مخاطر الجو:

تعتبر المخاطر الجوية من أهم الأسباب التي تؤدي إلى حدوث أضرار بمستعملي الطائرة، ويترتب عن ذلك قيام مسؤولية الناقل الجوي، فما المقصود بهذه المخاطر التي

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 337.

[2] ZOGHBI (H), these, op.cit, p 24.

[3] BOUSSEDRA.(M-N), la responsabilité aérienne du risque a la garantie, thèse pour le doctorat, université d'AIX-MARSEILLE, 1980, p 213 ets.

تشكل عقبة أمام الناقل الجوي في اتخاذ التدابير اللازمة والتي تعتبر إحدى صور القوة القاهرة التي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية؟

حاول الفقه إعطاء مفهوم لهذه المخاطر الجوية وتبيان الحالات التي من شأنها أن تشكل القوة القاهرة، فهناك من يرى أن " خطر الجو هو فعل الجو، فعل الطائرة حدث لم يكن بالإمكان توقعه، خطر الجو هو بطبيعته غير متوقع ومستحيل الدفع..."[1]

أما البعض الآخر فيرى أن "مخاطر الجو تشمل كل الحوادث الفجائية التي يمكن أن تحدث أثناء الطيران الجوي وبالخصوص تلك التي مصدرها الحوادث الطبيعية".[2]

وعليه فإن أغلب الفقه وأحكام القضاء تميل إلى اعتبار عوامل الطبيعة أو مخاطر الجو من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية، وعليه قضت محكمة Seine التجارية بفرنسا بعدم مسؤولية الناقل لما ثبت أن الطائرة كانت قد تعرضت لعواصف شديدة تعين معها على قائد الطائرة تغيير مسارها، إلا أنه نظرا لانقطاع اتصالها بالأرض، ونفاذ وقودها اضطرت للهبوط في البحر،[3] كما قضى بعدم مسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن تعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم ارتكاب قائدها عملا يسمح أو يقضي بذلك،[4] أو وفاة قائد الطائرة إثر إصابته بسكتة قلبية أو انهيار مفاجئ[5]... إلخ.

وهو ما أقرته المحكمة العليا، حيث قضت بأن: "أن العوارض الجوية وانخفاضات الضغط الجوي والفجوات الهوائية هي ظواهر طبيعية خارجة عن نطاق إرادة المستأنف عليها (المدعى عليها في الطعن) ولا يمكن لها مراقبتها من جهة، ولكون أن المسؤولية تقتضي

---

[1] DE JUGLART (M), Traite élémentaire de droit Aérien, op.cit, pp 259 et 260.
[2] CHAUVEAU (p), Droit Aérien, op.cit, p 181 ets.
[3] T.Com .Seine, 20/11/1963, RFDA1964, p 413 ets (American casuality c.y of Reading C./Airnutic) note GEAORGIADES (E).
[4] -C.A- PARIS, 22/03/1965, RFDA1965, p 232 ets.
[5] -C.A- BOURCER 15/03/1965, RFDA 1965, p 229 ets (Epoux Sebban C./Société Aérocargo).

وقوع حادث داخل الطائرة وهو ما لم يثبت لأن التغيير في الضغط الجوي لا يمكن أن يعتبر حادث...".[1]

2) الإضراب:

يعد الإضراب من الأسباب التي تعرقل تنفيذ الالتزامات التعاقدية، سواء تعلق الأمر بإضراب أفراد طاقم الطائرة أو مستخدمي مصالح الأرصاد الجوية، أو مراقبي الطائرات أو أي شخص من شأن توقفه عن العمل أن يعرقل حركة الطيران الجوي.[2]

فحتى يعتبر الإضراب قوة قاهرة يجب أن تتوفر فيه الشروط التالية:

أ. أن يكون الإضراب عاما، أي ينخرط فيه كل العمال من نفس المهنة كالطيارين أو المراقبين الجويين، بشكل يجعل تعويضهم بغيرهم أمرا مستحيلا.[3]

ب. أن يكون الإضراب مفاجئا وغير متوقع بحيث لا يكون في إمكان الناقل اتخاذ التدابير الضرورية لدفعه أو عدم إبرام عقود نقل قبل وقوعه.[4]

ت. ألا يكون الإضراب نتيجة خطأ الناقل الجوي الذي يؤدي إلى تجريد الفعل من صفة القوة القاهرة.[5]

فلابد أن يشكل الإضراب قوة قاهرة، حتى يتمكن الناقل الجوي الاعتداد به كوسيلة لدفع المسؤولية عنه، بحيث يستحيل على الناقل اتخاذ التدابير اللازمة لتلافي الضرر مع وجود هذا الإضراب.

أما إذا تخلف شرط من هذه الشروط فلا يشكل الإضراب قوة قاهرة، فلو أن الإضراب كان متوقعا ولم يتخذ الناقل الجوي التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أعتبر مسؤولا، وهو ما

---

[1] قرار المحكمة العليا –الغرفة المدنية- القسم الأول، ملف رقم 0945458 الصادر بتاريخ 18-09-2014 (غير منشور).
[2] المختار بكور، رسالة، المرجع السابق، ص 133 و134.
[3] إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 84.
[4] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 340.
[5] Cass.civ 02/05/2001, RFDAS 2001, p 363.

ذهبت إليه محكمة استئناف باريس، والتي أقرت بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي أصاب البضاعة بسبب التأخير في تنفيذ عملية النقل وذلك نتيجة إضراب قائدي الطائرة لأنه لم يتخذ الإجراءات اللازمة لتوزيع البضاعة على طائرات تابعة لشركات طيران أخرى.[1]

3) العيب الذاتي والخفي بالطائرة:

يميل أغلب الفقه إلى إعطاء العيب الذاتي والخفي بالطائرة ذات الأثر المترتب على القوة القاهرة، بحيث إذا أثبت الناقل أنه وتابعوه قد اتخذوا التدابير الضرورية، وأن الحادث مرجعه عيب ذاتي ليس له أية دلائل سابقة، كما أن الفحص الفني المتكرر للطائرة والذي يقوم به المتخصصون لم يشر إلى هذا العيب لإصلاحه،[2] بل أن القضاء يذهب إلى أنه لا يجوز اتخاذ واقعة تواجد ممثلين عن الناقل الجوي أثناء صنع الطائرة كقرينة على علمه أو رضائه بالعيب الذاتي فيها، وهو ما أقرته محكمة بروكسل (بلجيكا) في قضية مقاعد طائرة غير مثبتة في أرضية الكابينة بطريقة كافية في حين كانت أحزمة المقعد مثبتة بطريقة جيدة بالمقاعد، وعندما ارتطمت الطائرة بالأرض انفصلت المقاعد بالركاب واصطدموا بجدران الكابينة وسقفها مما أدى إلى إصابتهم بجروح، وانتهت المحكمة إلى اعتبار عدم تثبيت المقاعد بطريقة كافية بمثابة عيب خفي لا يسأل عنه الناقل.[3]

أما إذا كان التلف الذي أصاب الطائرة ناجم عن طول الاستعمال، فلا يعفى الناقل من المسؤولية كانفجار إحدى عجلات الطائرة الناتج عن استعمالها لمدة طويلة، أو خلل بمحركاتها نتيجة عدم القيام بالصيانة الدورية، حيث يشترط في العيب الذاتي أو الخفي بالطائرة –كما هو في القوة القاهرة– عدم التوقع، فإذا كان من الممكن توقعه، كان ذلك دليلا

---

[1] -C.A- PARIS , 07/06/1978, RFDA 1978, p 81.

[2] PICARD (P), op.cit, p 157, COOTTE (J), thése, op.cit, p 205, LE MOINE (M) Traite de droit Aérien , op.cit, p 469.
- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 469، صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص 232 وما يليها.

[3] T.BRUXELLES, 06/05/1950, RFDA1950, p 411 ets.

على أن الناقل لم يتخذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، وبالتالي يتحمل الناقل مسؤولية الضمان.[1]

4) القرصنة الجوية (La piraterie aérienne):

تعتبر القرصنة الجوية مظهر من مظاهر الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، تأخذ شكل تحويل الطائرات إلى وجهة أخرى غير الوجهة التي حددها الناقل الجوي.[2]

وقد اعتبر بعض الفقهاء من بينهم du pontavice "القرصنة الجوية" إحدى صور القوة القاهرة، والتي يستطيع الناقل الجوي التمسك بها لدفع المسؤولية عنه مادام أنها غير متوقعة ويستحيل على الناقل دفعها، أي أن يكون هذا الناقل في وضع يستحيل عليه اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر. وفي نفس الوقت يجب أن يكون قد قام بما هو لازم لتفادي حدوث مثل هذا الضرر، بحيث إذا كانت هذه القرصنة ناتجة عن تقصيره أو خطأه أو تقصير أو خطأ تابعيه فإنه لا يستطيع التمسك بها للتخلص من المسؤولية لأن هذا التقصير أو الخطأ من جانبه يجعل عملية القرصنة هاته أمرا متوقعا، وبالتالي ليست من قبيل القوة القاهرة.[3]

وقد أقر القضاء في عديد من الأحكام بأن أعمال القرصنة الجوية والاعتداءات الإرهابية تعد من قبيل القوة القاهرة ينجم عنها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية على اعتبار أنه استحال عليه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، نجد منها الحكم الصادر عن محكمة باريس في قضية "Barboni V.Air France" والذي قضت فيه المحكمة بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عما أصاب المسافرين من جروح نتيجة إخلاء الطائرة بواسطة

---

[1] محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 139، دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2010 – 2011، ص 138.

[2] المختار بكور، رسالة، المرجع السابق، ص 136 وما يليها.

[3] DU PONTAVICE (E), La piraterie aérienne et effets, RGAE 1969, p 276 ets.

أجهزة الإنقاذ الموجودة عليها إثر إنذار بوجود قنبلة على متنها وأقرت أن ظروف السرعة الضرورية لهذا الإخلاء قد وضعت الناقل في استحالة مطلقة لاتخاذ أية إجراءات أخرى.[1]

كما أقرت المحكمة الفيدرالية الأمريكية في قضية اختطاف طائرة "PAN American" بعد إقلاعها من مطار كراتشي الدولي بباكستان، بعدم مسؤولية شركة الطيران على أساس أنها اتخذت التدابير بالقدر المسموح به من قبل السلطات المحلية وأنه كان من المستحيل على الناقل الجوي اتخاذ المزيد منها لدرء الخطر.[2]

وعليه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية الناشئة عن القرصنة الجوية أو الاعتداءات الإرهابية، إذا أثبت أنه استحال عليه اتخاذ التدابير الضرورية لدرئها، أما إذا ثبت لدى المحكمة أن الناقل لم يتخذ الجهد المطلوب لتفادي خطر عمليات القرصنة الجوية فإن مسؤوليته تظل قائمة.[3]

- **ثالثا: خطأ المضرور والعيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة.**

أجاز نظام وارسو – وقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06- للناقل الجوي التحلل من المسؤولية إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور أو المصاب هو الذي أحدث أو تسبب في إحداث الضرر أو ساعد على وقوعه (أ).

وقياسا على خطأ المضرور تعتبر بالضرورة طبيعة البضاعة أو الأمتعة أو العيب الذاتي فيهما من وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي (ب).

أ) خطأ المضرور:

عالجت اتفاقية وارسو الأصلية –من خلال نص المادة 21 منها[4] المقابلة للمادة 149 من ق.ط.م.ج[5]– خطأ المضرور باعتباره أحد الأسباب التي يمكن للناقل الاستناد إليها لدفع

---

[1] T.G.I Paris, 12/05/1982, RFDA1982, p 355 ets.

[2] In re Hijacking of Pan American World Airwxays, inc on september 5, 1986, 729F, supp, 17 cite par : carroll E, DUBUC, (C-E), les dommages et interest punitifs et la convention de Varsovie ou l'alchimie, op.cit, p 45 ets.

[3] يحي أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 242وما يليها.

[4] تنص المادة 21 من اتفاقية وارسو على أنه: إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

[5] تنص المادة 149 من القانون الطيران المدني: "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة على كون الخسارة صادرة من الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة".

مسؤوليته، إذا أثبت أن الأضرار [1] تمت نتيجة إهمال أو خطأ أو تقصير من قبل الشخص الذي يطالب بالتعويض أو من قبل الشخص الذي يستقي منه مطالبه أو أن هذا الأخير قد ساهم في إلحاق الأضرار، مما يؤدي إلى إمكانية انتفاء مسؤولية الناقل بشكل كامل أو جزئي بالقدر الذي تسبب أو ساهم به هذا الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الإصابة بالأضرار، وإذا كان شخص آخر غير الراكب هو الذي يطالب بالتعويض عن وفاة الأخير، فيمكن أن تنتفي مسؤولية الناقل كليا أو جزئيا بالقدر الذي يستطيع أن يثبت أن الراكب قد تسبب أو ساهم به في الإصابة بالأضرار نتيجة إهماله أو خطأه أو تقصيره.[2]

لم توضح اتفاقية وارسو الأصلية ماهية ونوعية الخطأ الذي يرتكبه المضرور حتى يعفى الناقل من المسؤولية كليا أو يخفف منها،[3] ويرجع ذلك لاختلاف موقف القوانين الداخلية الكبير إزاء أثر خطأ المضرور على مسؤولية المدعي عليه (الناقل) في دعوى المسؤولية، حيث لم يتوصل المؤتمرون في وارسو إلى إرساء حلول موحدة وأحكام موضوعية في هذا المجال، لذلك اكتفت المادة 21 من الاتفاقية بوضع المبدأ العام المتمثل في إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها في حالة ارتكاب المضرور خطأ، وأحالت إلى أحكام قانون القاضي المعروض عليه النزاع لتحديد أثر خطأ المضرور وحقوق الأطراف المتنازعين.[4]

كما تركت اتفاقية وارسو لقاضي الموضوع أن يقدر –وفقا لقانون بلده– ماهية خطأ المضرور وأثره في مسؤولية الناقل، فإذا كان قانون القاضي يعتبر خطأ المضرور سببا في الإعفاء من المسؤولية، فإن مسؤولية الناقل تنتفي إذا كان خطأ المضرور هو السبب في وقوع الضرر، وإذا كان خطأ المضرور قد ساهم فقط في وقوع الضرر فإن المحكمة تقضي بتخفيف المسؤولية.[5]

---

[1] POURCELET (M), Transport Aérien international et Responsabilité, op.cit, pp 59 et 60, SESSELI (J), thèse, op.cit, p 45.

[2] LITVINE (M), op.cit, pp 204 et 205.

[3] محمد موسى، محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص 144 وما يليها.

[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 150.

[5] C-A - Paris ,2/4/1971, RFDA 1971, p 173.
C-A - Paris 14/11/1974, RFDA 1975, p 60.

ويقصد بإثبات خطأ المضرور، أن يثبت الناقل أن "فعل" المضرور أو سلوكه يشكل خطأ في نظر المحكمة المعروض عليها النزاع، فلا يكفي أن يثبت الناقل أن المضرور قد ارتكب "فعلا" معينا، أو أنه قد سلك سلوكا ما، وإنما يتعين أن يشكل هذا "الفعل" أو "السلوك" خطأ في نظر قانون المحكمة المعروض عليها النزاع، إذ يرتبط دفع المسؤولية –طبقا للمادة 21 من الاتفاقية– بخطأ المضرور وليس بفعله، لأن فعل المضرور أو سلوكه المجرد من الخطأ لا أثر له على مسؤولية الناقل. [1]

ويشترط في الفعل الصادر من المضرور (سواء الراكب إذا تعلق الأمر بنقل أشخاص، أو المرسل أو المرسل إليه إذا تعلق الأمر بنقل البضائع) حتى يشكل خطأ يجب أن يصدر عن شخص عاقل ومميز، وأن يكون هذا الفعل خارجا عن المألوف،[2] والعبرة في ذلك تكون بمعيار الرجل الحريص الذي يتصرف ليقي نفسه من الضرر، وهو معيار موضوعي لا يعتد فيه بشخص المضرور إذ قد يكون هذا الأخير شخصا مهملا،[3] كذلك يشترط في خطأ المضرور الذي يؤدي إلى تحلل الناقل من المسؤولية أن يكون هذا الخطأ غير متوقع ولا يمكن دفعه بواسطة الناقل أو تابعيه، إذ لو كان هذا الخطأ ممكن دفعه وتوقعه، فإن الناقل يكون مسؤولا لتقصيره في تلافي ما قصر فيه المضرور،[4] فلو كانت البضاعة مثلا سيئة التغليف على نحو ظاهر ولم ينبه الناقل المرسل لإعادة حزم البضاعة وتغليفها فإن الناقل بقبوله نقل البضاعة بحالتها يكون مقصرا ولا يمكنه أن يتمسك بخطأ المرسل،[5] أما إذا كانت البضاعة في شكل طرود مغلقة وكانت تحتوي على مواد قابلة للاشتعال ليس في مقدور الناقل اكتشاف خصائصها التي أخفاها عنه المرسل، فإن هذا الأخير وحده الذي يتحمل تبعة احتراق البضاعة، لأن ذلك يعتبر خطأ المرسل وهو خطأ لا يمكن توقعه ولا دفعه من قبل الناقل.[6]

---

[1] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 164.

[2] LOKO-BALOSSA (E- J), these, op.cit, p 220 ets.

[3] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص 266 وما يليها.

[4] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 296 و314.

[5] محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 164.

[6] ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية- القاهرة- 1966، المرجع السابق، ص 305.

وقد طبق القضاء هذه الوسيلة من وسائل دفع مسؤولية الناقل في حوادث عديدة، حيث حكم بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي أصابت أذن الراكبة نتيجة ارتفاع الضغط داخل الطائرة، تأسيسا على أن الراكبة كانت تعلم مسبقا بمرض أذنيها، وكان يتعين عليها أن توخي الحذر، حيث لا يتطلب من شركات الطيران إخضاع ركابها لفحص طبي سابق لمعرفة مدى إمكان تحملهم السفر بهذه الوسيلة.[1]

كذلك قضى بعدم مسؤولية الناقل عن رفضه راكبا، لا يحمل بطاقة الصعود إلى الطائرة لإهمال الراكب عند وصوله إلى المطار في التحري عن الإجراءات الواجب استيفائها للصعود إلى الطائرة.[2]

كما قضى بانتفاء مسؤولية الناقل عن عدم السماح لراكب بالهبوط في دولة الوصول لإهماله في التزود بالوثائق المطلوبة لدخول هذا البلد،[3] أو لعدم اتخاذ الراكبة الإجراءات اللازمة لدخولها إلى انجلترا مصحوبة بكلبها.[4]

أما في نقل البضائع، فقد تم الحكم بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن هلاك شحنة من النحل، نتيجة لتأخير المرسل في شحنها وخطئه في طريقة هذا الشحن،[5] كما حكم بعدم مسؤولية الناقل عن ضياع البضاعة المحتجزة من قبل السلطات الجمركية نتيجة عدم اكتمال الوثائق والمستندات الخاصة بها.[6]

وفي الأخير لم يأتي بروتوكول لاهاي بأي تعديل على نص المادة 21 من اتفاقية وارسو 1929.

---

[1] - C- A- PAU (C.A) 03/07/1986, RFDA 1986, p 440 ets (pironneau C./Air inter).
[2] T.C. Seine, 05/11/1962, RFDA 1963, p 105 (société Bellonger Jenet C./Air inter).
[3] C.A. Paris (1[e] ch B), 23/01/1981, RFDA 1981, p 227 ets (cameroun Air-Lines C./cochin).
[4] T.G.I du HAVRE, 12/06/1986, RFDA (1986) p 446 et (Dame Duffy C./S[te] Brit Air).
[5] Aix-en-provence, 31/01/1952, RFDA 1952, p 59
[6] Cour Suprême d'Allemagne, 9/10/1964, Z.L.W, 1965, p 167.
مشار إليه في مرجع: رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 59.

ب) العيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة:

قد يرجع هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة إلى عيب كامن فيها كقابليتها للتحلل أو التعفن دون تدخل أي عامل آخر، كالورود والخضروات والفواكه واللحوم والأسماك الطرية التي لا تتحمل النقل لفترة طويلة، أو السوائل التي تحدث بها تفاعلات كيماوية...إلخ[1]

ولم تنص اتفاقية وارسو على العيب الذاتي في البضاعة كوسيلة يدفع بها الناقل الجوي مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب كل من البضائع أو الأمتعة، إلا أن حكمها مستفاد ضمنيا من الجملة الأخيرة للفقرة الأول من المادة 20 من الاتفاقية.

وقد تدارك بروتوكول لاهاي 1955 هذا النقص –من خلال نص المادة 12 منه التي أضافت فقرة جديدة للمادة 23 من الاتفاقية– وأكد صراحة على حق الناقل الجوي في اشتراط إعفاءه من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.[2]

ولكي يؤدي العيب الذات في البضاعة والأمتعة إلى إسقاط مسؤولية الناقل، لابد من توافر عنصري كل سبب أجنبي، أي يكون من غير الممكن توقع الحادث ولا تلافي وقوعه، أما إذا كان على علم، أو كان عليه أن يعلم بالعيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة المنقولة وأن هذا العيب يؤدي إلى حصول ضرر، فإنه يكون مسؤولا عن خطئه هذا.[3]

ويقع على الناقل عبء إثبات أن البضاعة كانت معيبة في حد ذاتها، وأن ذلك هو السبب في هلاكها، ولم يكن في مستطاعه الحيلولة دون وقوع التلف بما لديه من الوسائل العادية، كما أنه بذل مجهود الناقل الحريص لحصر الضرر في أقل نطاق ممكن حتى يقلل من الخسائر.[4]

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 349.

[2] تنص المادة 12 من بروتوكول لاهاي على أن: "لا تنطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ عن طبيعة البضاعة المنقولة أو من عيب ذاتي فيها".

[3] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 537.

[4] MAG DE LENAT (J.L), le fret aérien, thèse pour le doctorat Université d'AIX-MARSELLE, 1975, p 158.

وتطبيقا لذلك قضى القضاء الفرنسي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن الضرر الناجم عن عيب البضاعة الذاتي بما فيها المواد الغذائية القابلة للتلف والحيوانات الحية، وتشمل التغطية أيضا البضائع الهشة أو القابلة للكسر والبضائع الخطرة، بشرط أن يثبت الناقل في كافة الأحوال وجود العيب الخفي، وهو أمر يبدو على قدر كبير من الصعوبة في بعض الأحيان.[1]

كما يمكن للناقل التحلل من المسؤولية، في حالة نقص وزن البضاعة أو حجمها نتيجة لطبيعتها الخاصة منذ تسلم الناقل لها حتى تسليمها.[2]

وقد استحدث بروتوكول لاهاي 1955 –من خلال المادة 12 منه– حكما جديدا بالنسبة للعيب الذاتي في البضاعة أو طبيعتها، أجاز من خلاله للناقل أن يشترط في عقد النقل إعفاءه من المسؤولية عن الضرر الناشئ من طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.[3]

أما المشرع الجزائري فلم يساير المشرع الدولي في هذه المسألة، بل نص صراحة من خلال نص المادة 148 فقرة 2 من ق.ط.م.ج، على أن "لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن نقل الأمتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها". ومن خلال هذا النص يكون المشرع الجزائري قد تبنى الإعفاء القانوني كسبب لنفي الناقل مسؤوليته، خلافا لما هو مقرر في قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية (الملغى) الذي تبني نظام الإعفاء الاتفاقي المنصوص عليه في المادة 78 والتي كانت تقرر أنه: "باستثناء الشروط المتعلقة بالخسائر التي يمكن أن تنتج عن طبيعة الأشياء المنقولة أو عن عيب خاص بها، يعد كل شرط آخر يرمي إبراء ذمة الناقل من المسؤولية أو إلى إقامة حد أدنى من الحدود المضبوطة بموجب هذا القانون ملغى ودون مفعول...".

---

[1] -C-A Paris, 06/05/1976, BT 1976, p 285.

[2] -C-A Paris 30/5/1975, BT 1975, p 299.

[3] تنص المادة 12 من بروتوكول لاهاي (والتي أضافت فقرة جديدة للمادة 23) على أنه: "لا تطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضاعة المنقولة أو عيب ذاتي فيها".

- **رابعا: حدوث الضرر بسبب الخطأ الملاحي.**

كانت الفقرة الثانية للمادة 20 من اتفاقية وارسو الأصلية تقضي بأن الناقل لا يكون مسؤولا في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو في تسيير الطائرة أو ملاحتها، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.[1]

إلا أن هذا الدفع مقصور فقط على نقل البضائع والأمتعة دون نقل الركاب، وهو مستوحى من نص المادة الرابعة الفقرة الثانية من معاهدة سندات الشحن الموقعة في بروكسل عام 1924 الخاص بدفع مسؤولية الناقل البحري عن الخطأ الملاحي والخطأ في إدارة السفينة.[2]

ويقصد بالخطأ الملاحي، الأخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة، إقلاعا وهبوطا أو طيرانا، فيعتبر خطأ ملاحيا الارتفاع بالطائرة اعتمادا على حاسة النظر دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة في الأجهزة الفنية، مما يترتب عليه اصطدام الطائرة بجبل تعذرت رؤيته على قائد الطائرة نظرا لكثافة الضباب، ويعتبر خطأ ملاحيا أيضا، الانحراف عن الممر المهيأ لاستقبال الطائرة، كما يكون الناقل الجوي مسؤولا عن خطأ قائد الطائرة الملاحي إذا لم يكن حائزا لشهادة خاصة بطراز الطائرة التي يقودها، أو إذا لم يكن طاقم الطائرة مزودا بالخرائط والأجهزة اللازمة لتأمين سلامة الملاحة الجوية.[3]

وعليه يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة أو الأمتعة، نجم من خطأ في قيادة الطائرة أو خطأ في الإرشاد أو خطأ يتعلق بالملاحة الجوية

---

[1] تنص الفقرة الثانية من المادة 20 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه: "لا يكون الناقل مسؤولا في حالة نقل البضاعة والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ في الإرشاد أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة وأنه قد اتخذ هو وتابعوه في مختلف النواحي الأخرى كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر".

[2] عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 2000، ص 128 وما يليها.

[3] LITVINE (M), op.cit, p259, POURCELET (M) Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, pp 68 et 69.

بصفة عامة، حيث تقوم هذه المسؤولية على أساس فكرة تقسيم المخاطر، فيتحمل المرسل أو المرسل إليه، المخاطر الناجمة عن أخطاء تقع في عمليات الملاحة الجوية كقيادة الطائرة أو إرشادها، بينما يتحمل الناقل مخاطر الأخطاء التي تقع بمناسبة المحافظة على البضاعة أو الأمتعة أي الأخطاء التجارية.[1]

ولقد انتقد الفقه حكم اتفاقية وارسو بجعل الخطأ الملاحي مبررا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية خاصة أنه يفرق بين نقل الركاب من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر، فضلا عن مراعاته جانب الناقل على حساب الشاحن، ذلك أن الناقل إذا كان بعيدا عن قائد الطائرة وأفراد طاقمها، فإن الشاحن أيضا بعيد عنهم، وإذا كان لابد أن أحدهما يتحمل نتائج أخطاء الملاحة الجوية، فإن الناقل هو الذي يجب أن يتحملها باعتباره متبوعا، كما هو الشأن في نقل الركاب.[2]

لذلك ألغى بروتوكول لاهاي لعام 1955 هذه الوسيلة أو هذا الدفع بالنسبة للنقل الجوي، فسوى بذلك بين نقل الركاب ونقل الأمتعة والبضائع بالنسبة لطرق الدفع التي يملكها الناقل للتحلل من مسؤوليته، والسبب في هذا الإلغاء يعود إلى كثرة الانتقادات التي وجهت إلى هذه الوسيلة أو الدفع كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية.[3]

---

[1] نهاد السباعي، رزق الله أنطاكي، موسوعة الحقوق التجارية – الجزء السابع*- الحقوق الجوية، مطبعة جامعة دمشق، 1962، ص 251.

[2] CONSTANTINOFF (J), La prévision de la convention de VARSOVIE et la responsabilité du transporteur Aérien, RFDA 1970, p 393 ets.

[3] طبقا للمادة العاشرة من بروتوكول لاهاي 1955، أصبحت قواعد الإعفاء من المسؤولية خاضعة فقط لنص الفقرة الأولى من المادة 20 من اتفاقية وارسو الأصلية.

الفرع الثاني:

موقف البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929 (المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955) من طرق دفع المسؤولية.

ترتبط طرق دفع المسؤولية ارتباطا وثيقا بطبيعة الأساس الذي تقوم عليه، فإذا كانت المسؤولية في كل من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي لعام 1955 تقوم على أساس قرينة الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي وأن طريقة نفي هذه القرينة تكون بتقديم الناقل الجوي الدليل على اتخاذه هو وتابعيه التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، فإذا أثبت اتخاذه لهذه التدابير أو استحالة اتخاذه لها استطاع دفع المسؤولية عن عاتقه، لكن مع اعتناق المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، فقد تغيرت هذه الطرق مع التعديلات التي أجريت على اتفاقية وارسو، فما هو موقف البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو من طرق دفع المسؤولية؟

للإجابة على ذلك نقسم هذا الفرع إلى ما يلي:

- أولا: موقف اتفاق مونتريال لعام 1966.
- ثانيا: موقف بروتوكول جواتيمالا 1971.
- ثالثا: موقف بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.

➢ أولا: موقف اتفاق مونتريال 1966.

عدل اتفاق مونتريال 1966 اتفاقية وارسو تعديلا جوهريا بأن جعل مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب مسؤولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر أو حمل التبعة محل المسؤولية الشخصية القائمة على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل، لذلك لم يعد أمام الناقل من طريق للتخلص من المسؤولية الموضوعية التي وضعت على عاتقه –

بمقتضى اتفاق مونتريال– سوى الاستناد إلى نص المادة 21 من اتفاقية وارسو أي إقامة الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المضرور،[1] وبالتالي أصبح من غير المقبول أن يستند الناقل إلى نص الفقرة الأولى من المادة 20 للتحلل من المسؤولية،[2] ولا يستطيع دفع مسؤوليته بإقامة الدليل على اتخاذه وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذ ذلك، لأن مجال إعمال هذه المادة يقتصر على المسؤولية المبنية على فكرة الخطأ دون الخطر.[3]

لكن يشترط لتطبيق هذا الاتفاق أن يكون النقل دوليا –وفقا لاتفاقية وارسو– تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الرسو الجوي واقعة على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، مما يؤدي إلى التفرقة والإخلال بمبدأ المساواة بين الأطراف أمام المرفق العام، حيث تترتب عنه نتائج غريبة تكمن في اختلاف طرق دفع مسؤولية الناقل باختلاف نقطة قيام ووصول الركاب في رحلة واحدة من رحلات نفس الطائرة، فالمسؤولية تكون موضوعية إذا وقعت نقطة القيام أو الوصول أو العبور في مطار أمريكي لا يمكن لناقل دفع مسؤوليته إلا عن طريق إثبات خطأ المضرور، بينما تكون –في غير هذه الحالات– مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، من خلالها يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته وفقا لطرق دفع المسؤولية المقررة في المادة 21 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.[4]

ويجب الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الأخرى –مثل المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة أو الأضرار الناجمة عن التأخير– قد أبقاها اتفاق

---

[1] POURCELET(M), l'Accord du 4 mai 1966, sur les limites de responsabilité, dans le transport aérien international de passagers, op-cit, p 247 ets.

[2] ورد في اتفاق مونتريال 1966 حول إعفاء الناقل من المسؤولية ما يلي: "2- ليس للناقل، فيما يختص بدعاوى التعويض الناشئة عن وفاة راكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، أن يتمسك بأي دفع مما ورد في المادة 20 فقرة أولى، من اتفاقية وارسو أو من تلك الاتفاقية، كما عدلت في بروتوكول لاهاي".

[3] DEJUGLART (M), Traité de droit Aérien, T1, édition par DUPONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLIER (J.M), op.cit, p 1199.

[4] MANKIEWICZ (R.H), Le Statut de l'arrangement de Montréal, Mai 1966, et la décision C.A.B 13 Mai 1966, concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens a l'égard de leurs passagers, op.cit, p 384 ets.

مونتريال دون تعديل أي قائمة على أساس الخطأ المفترض،[1] بالتالي بقي للناقل الحق في دفعها وفقا للطريقين المشار إليهما وهما:

أ) اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها.

ب)خطأ المضرور.

- **ثانيا: موقف بروتوكول جواتيمالا 1971.**

لم يكن اتفاق مونتريال 1966، إلا ترضية مؤقتة للولايات المتحدة الأمريكية، فقد واصلت المنظمة الدولية للطيران المدني جهودها، حتى انتهت إلى بروتوكول جواتيمالا 1971، الذي عدل تعديلا أساسيا في أحكام اتفاقية وارسو الخاصة بنقل الأشخاص وأمتعتهم.[2]

ولقد تبنى هذا البروتوكول –في مجال المسؤولية عن نقل الركاب والأمتعة– المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو أمتعتهم وذلك فيما يتعلق بالوفاة أو الإصابة أو فقد أو تلف الأمتعة، تقوم بقوة القانون فور حدوث ضرر للراكب أو أمتعته[3] ولا يستطيع التخلص منها إلا للأسباب التالية:

أ) وسائل دفع المسؤولية عن الضرر الذي يلحق الراكب:

لما كانت مسؤولية الناقل الجوي –في هذا الشأن– هي مسؤولية موضوعية فقد حدد بروتوكول جواتيمالا 1971 الوسائل التي يستطيع بمقتضاها الناقل دفع مسؤوليته عن هذه الأضرار وهي:

---

[1] طالب موسى حسن، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 144 و145.

[2] MANKEWICZ (R.H), Le protocole de Guatemala du 8 Mars 1971, op.cit, p 15 ets.

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 154.

1) الحالة الصحية للراكب:

يعفى الناقل من المسؤولية –استنادا لنص الفقرة الأولى للمادة الرابعة من هذا البروتوكول–[1] إذا أثبت أن الضرر قد نشأ بسبب الحالة الصحية للراكب دون سواها، كأن يكون مريضا مرضا شديدا أو مصابا بجرح خطير أو شيخا طاعن في السن، أما إذا أثبت الناقل أن الحالة الصحية للراكب قد ساهمت مع خطئه في إحداث الضرر مهما كانت درجة المساهمة، فلا يعفى الناقل من المسؤولية كليا أو جزئيا، بل يسأل وحده عن الضرر.[2]

2) خطأ المصاب:

يؤدي هذا الخطأ إلى إعفاء الناقل من المسؤولية كليا أو جزئيا –استنادا لنص المادة السادسة من هذا البروتوكول– إذا ثبت على أن خطأ الراكب هو السبب الوحيد في إحداث الضرر أو إذا كان قد ساهم مع فعل الناقل الجوي في إحداث الضرر.[3]

وإذا رفعت دعوى التعويض من ورثة المضرور، فإنه –وفقا للمادة السابعة من هذا البروتوكول–[4] يحق للناقل الجوي أن يتمسك في مواجهة رافع الدعوى بخطأ المضرور من حيث أثره بإعفاء كلي أو جزئي من المسؤولية أو أنه قد ساهم في إحداثه، فيعفى آنذاك من جزء من المسؤولية على قدر هذه المساهمة،[5] وقد تبنى بروتوكول جواتيمالا في هذا الحكم الجديد المبدأ الذي تقرره المادة السادسة من اتفاقية روما لعام 1952 بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة للأغيار على السطح.[6]

---

[1] تنص الفقرة الأولى للمادة الرابعة من بروتوكول جواتيمالا 1971 (المعدلة للمادة 17 من اتفاقية وارسو 1929) على أنه: "يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة راكب أو إصابته بأي أذى، على شرط واحد هو أن تكون الواقعة التي سببت الوفاة أو الإصابة البدنية ناجمة فقط عن الحالة الصحية للراكب".

[2] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 304.

[3] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 432.

[4] المادة السابعة من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة للمادة 21 من اتفاقية وارسو لعام 1929.

[5] Tosi (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 95 ets.

[6] محمود مختار أحمد محمد بريري – الأساس القانوني للمسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على السطح- مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، سبتمبر-ديسمبر، 1978، السنة الثامنة والأربعين، ص 652.

ب) وسيلة دفع المسؤولية عن الضرر الذي يلحق الأمتعة:

للناقل أن يدفع مسؤوليته عن الضرر الذي يلحق أمتعة الراكب –وفقا لنص المادة 4 فقرة 2 من هذا البروتوكول–[1] متى أثبت أن هذا الضرر يرجع فقط إلى طبيعة الأمتعة أو عيب ذاتي فيها، كأن تحتوي هذه الأمتعة سوائل انسكبت داخل الحقائب فأتلفت ما فيها.

فطبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها هي الوسيلة الوحيدة التي من خلالها يمكن للناقل دفع مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب أمتعة الراكب بشرط ألا يكون قد ساهم مع هذا السبب سببا آخر في إحداث الضرر، فإن ساهم مع طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها سبب آخر، سواء كان هذا السبب في خطأ الناقل أو القوة القاهرة أو فعل الغير، فإن الناقل يتحمل المسؤولية كاملة.[2]

أما مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير في عملية نقل الركاب وأمتعتهم أو تلف وهلاك أو ضياع البضاعة أو تأخيرها فقد ظلت كما هي في اتفاقية وارسو 1929، فهي مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، لذلك يعفى الناقل من المسؤولية –طبقا للمادة 5 من بروتوكول جواتيمالا 1971 التي عدلت نص المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929– عن الأضرار الناجمة عن تأخير الركاب وأمتعتهم أو هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة أو تأخيرها وفقا لطرق الإعفاء التي حددتها المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 السالفة الذكر.

- **ثالثا: موقف بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.**

تتفق المبادئ التي أخذ بها بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 في مجال المسؤولية عن نقل البضائع بالجو مع تلك التي تبناها بروتوكول جواتيمالا 1971 في مجال نقل

---

[1] المادة الرابعة- فقرة 2 – من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة للمادة 17 –فقرة 2- من اتفاقية وارسو الأصلية.

[2] FLORIO (J.G), these, op.cit, pp 34 et 35.

الأشخاص والأمتعة من حيث التيسير على المضرورين باعتناق مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة في حالات هلاك أو تلف أو ضياع البضائع طالما حدثت الواقعة المسببة للضرر أثناء فترة النقل الجوي –استنادا لنص المادة 4 من هذا البروتوكول– دون المسؤولية عن التأخير نظرا لطابع التأخير الخاص والآثار التي تترتب عليه.[1]

وقد انعكس هذا الأساس على طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، حيث فقدت المادة 20 من اتفاقية وارسو أهميتها، حيث لم يعد بإمكان الناقل الجوي دفع مسؤوليته عن طريق إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، أو استحال عليهم اتخاذها، ولا يستطيع دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضائع يرجع إلى واحد من حالات أربع التي عددها البروتوكول على سبيل الحصر[2] –من خلال نص المادة 4 فقرة (3) من هذا البروتوكول–[3] والتي تتمثل في:

أ. طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها.

ب. سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص غير الناقل أو أحد تابعيه.

ج. إذا كان الضرر راجعا إلى عمل من أعمال الحرب أو إلى نزاع مسلح.

د. إذا كان الضرر راجعا إلى عمل من أعمال السلطة العامة المتعلقة بدخول أو خروج أو مجرد عبورها.

وعليه فإن هذا البروتوكول يعد آخر حلقات التطور في الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، حيث أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بعد بروتوكول جواتيمالا 1971، وبروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 مسؤولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، وذلك في

---

[1] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 317.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 157.

[3] المادة 4 فقرة 3) من بروتوكول مونتريال 1975 الرابع. المعدلة للمادة 18 من اتفاقية وارسو 1929.

حالتي نقل الركاب وأمتعتهم ونقل البضائع، وما ترتب عنه من تضيق في طرق الإعفاء من المسؤولية،[1] ويرجع ذلك للتطور العلمي المذهل في فن وصناعة الطيران، والنمو الكبير في حجم حركة النقل الجوي الدولي، بحيث لم يعد من المقبول تبرير نظام المسؤولية الشخصية الذي يقف إلى جانب الناقل على حساب عملائه بتوسيع نطاق طرق دفع المسؤولية، بينما بقيت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في عملية النقل فقد بقيت مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي.[2]

المطلب الثاني:

طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999.

تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لتطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي وطبيعة هذه المسؤولية منذ اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة حتى اتفاقية مونتريال 1999، التي لم تأخذ بأساس قانوني وحيد تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي، بل بالعديد من الأسس القانونية التي يرتبط تحديدها بموضوع النقل ونوع الضرر الحاصل، ولما كان تحديد طرق دفع المسؤولية يرتبط بتحديد أساسها القانوني، فإن تنوع هذه الأسس أدى إلى تعدد طرق دفع المسؤولية، حيث فرقت بين طرق دفع المسؤولية في نقل الركاب ونقل البضائع ونقل الأمتعة.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع نبين فيها طرق دفع المسؤولية على النحو الآتي:

- الفرع الأول: طرق دفع المسؤولية في نقل الركاب.
- الفرع الثاني: طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة.
- الفرع الثالث: طرق دفع المسؤولية في حالة التأخير في النقل.

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 337.

[2] GUILLAUME (G), Les apportées en 1975 au régime de responsabilité des transporteurs aérien de Marchandises par le protocole N° 4, de Montréal, op.cit, p 111 ets.

الفرع الأول:

طرق دفع المسؤولية في نقل الركاب.

أوجدت اتفاقية مونتريال 1999 نظاما جديدا لم يكن موجودا أصلا في نظام وارسو، من خلاله قسمت –وفقا للمادة 21 منها– الأضرار التي تحدث نتيجة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية وفقا لقيمة هذه الأضرار إلى مستويين "Two Tier System" بغرض تحقيق توازن مصالح شركات الطيران من ناحية ومستعملي الطائرة من المسافرين من ناحية أخرى، فوفقا للمادة 21 من اتفاقية مونتريال تختلف مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة الركاب أو إصابتهم بأي أدى جسماني، وفقا لقيمة الأضرار الحاصلة، التي تنقسم إلى مستويين:

المستوى الأول: إذا كانت قيمة الأضرار لا تتجاوز مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، فإنه يسأل مسؤولية موضوعية.

المستوى الثاني: أما إذا كانت قيمة الأضرار تتجاوز مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، فإن الناقل يسأل مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض.

ومن ثم تختلف طرق دفع المسؤولية التي يحق للناقل التمسك بها دفع مسؤوليته من مستوى إلى آخر، والتي تتمثل فيما يلي:

- **أولا: طريقة دفع المسؤولية عن أضرار المستوى الأول**

يكون الناقل الجوي مسؤولا عن تعويض الأضرار التي تصيب الراكب دونما حاجة إلى إثبات خطأ الناقل، أي أن مسؤولية الناقل الجوي في هذا المستوى مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الضرر أو الخطر وتحمل التبعة، ويتحقق ذلك عندما يكون مبلغ التعويض عن الضرر المطالب به لا تتجاوز قيمته مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، ولا

يستطيع الناقل الجوي التخلص من المسؤولية –في هذه الحالة– إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى فعل المضرور نفسه أو ساهم في حدوثه،[1] لهذا السبب فقط يعفى الناقل الجوي من المسؤولية كليا أو جزئيا، فإذا كان خطؤه هو وحده المسبب للضرر أعفي الناقل كليا من المسؤولية، أما إن كان قد ساهم مع خطأ الناقل في حدوثه، أعفي الناقل جزئيا من المسؤولية بقدر هذه المساهمة، والعبرة في هذه الحالة ليست بدرجة جسامة كل خطأ بالنسبة إلى الآخر، بل بمدى مساهمة كل منهما في إحداث الضرر.[2]

وعليه فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد تجاوزت بروتوكول جواتيمالا 1971 في هذا الشأن، حيث حرمت الناقل الجوي من التمسك بدفع المسؤولية في حالة نشوء الضرر عن الحالة الصحية للراكب، بحيث لم يعد أمام الناقل سوى طريق واحد لدفع مسؤوليته وهو خطأ المضرور،[3] الأمر الذي يأتي في مصلحة الراكب، ويتماشى مع فكرة المسؤولية الموضوعية التي تقتضي حصر طرق دفع المسؤولية في أضيق نطاق.[4]

- **ثانيا: طرق دفع المسؤولية عن أضرار المستوى الثاني.**

أما إذا كانت قيمة المطالبة في الدعوى بشأن وفاة الراكب أو إصابته تتجاوز مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، فإن مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار هذا المستوى تكون مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي، بحيث لا يجوز له دفع هذه المسؤولية إلا في الأحوال الآتية:

أ) انتفاء خطأ أو إهمال أو امتناع الناقل:

يقع على عاتق الناقل الجوي عبء إثبات أن الضرر لم ينشأ عن الخطأ أو الإهمال أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه –وفقا للمادة 21 ف 2/أ من الاتفاقية–

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 145.

[2] FOLLIOT (M.G), La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur, op- cit, p 425.

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 160.

[4] MERCADAL (B), Transports Aériens, Rép.com, Dalloz, 2000, N°209.

ويكون إثبات ذلك وفق معيار موضوعي هو معيار الناقل الحريص الذي يوجد في نفس ظروف المدعى عليه.[1]

وعليه فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد خففت من حدة الإثبات المفروضة على الناقل ليتخلص من المسؤولية، فهي لم تتطلب منه –كما هو الأمر في ظل اتفاقية وارسو– أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل اتخاذها، بل أجازت له –من أجل دفع المسؤولية– أن يثبت أن الضرر لم ينشأ عن خطأ أو إهمال، أو امتناع منه أو من تابعيه،[2] وذلك على عكس ما فعلته بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير في النقل، وهذا الأمر يأتي في صالح الناقل الجوي حيث يكون دفع المسؤولية –في هذه الحالة– أيسر بالنسبة للناقل ويستطيع إثباتها.[3]

ب) الخطأ أو الإهمال أو الامتناع من جانب الغير:

يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الحادث الذي تعرض له الراكب،والمطالب بالتعويض عنه بمبلغ يزيد عن مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، عندما يثبت أن الحادث قد تم بخطأ أو إهمال أو امتناع من الغير لوحده دون أن يشاركه بهذا الخطأ أو الإهمال أو الامتناع أو يساهم فيه الناقل، أما إذا أن خطأ الناقل أو تابعيه قد ساهم مع خطأ الغير في إحداث الضرر، فلا يعفى الناقل من المسؤولية أيا كانت درجة هذه المساهمة، ومن ثم يلزم وحده بتعويض الضرر.[4]

ويشترط في الغير لكي يؤدي خطؤه أو إهماله أو امتناعه إلى دفع المسؤولية عن الناقل، ألا يكون من الأشخاص الذين يستخدمهم هذا الأخير في تنفيذ عملية النقل، بل يجب أن يكون أجنبيا عنه، بحيث لا تربط بينهما أي علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف في تنفيذ

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 45.
[2] عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 281.
[3] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 205.
[4] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 337.

عملية النقل،[1] ولذلك لا يأخذ وصف الغير تابعو الناقل على الأرض الذين يعملون في المطارات، كالمستخدمين الذين يستعين بهم لإتمام إجراءات التسجيل وتسهيل عمليات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها، أو أولئك المتواجدون على متن الطائرة كقائد الطائرة والمضيفين.[2]

ج) الخطأ أو الإهمال أو الامتناع من جانب الشخص الذي يطالب بالتعويض:

تنص المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه:« إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابة شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كليا أو جزئيا من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب....»

وعليه فإن المادة 20 من الاتفاقية، والتي تمثل سببا عاما من أسباب الإعفاء من جميع أنواع المسؤولية في اتفاقية مونتريال، تمكن الناقل الجوي من التخلص من المسؤولية كليا أو جزئيا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه.[3]

---

[1] مصطفى قطان، مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها، عدم ذكر دار النشر، الطبعة الأولى، 2006، ص 29 و30.
[2] SASSEVILLE (H), La responsabilité CIVILE du contrôleur aérien, RFDA 1985, p 277 ets, GARNAULT (F), réflexions sur la responsabilité des organismes de contrôle de la circulation aérienne, RFDA 1984, p 370 ets.
[3] GATES (S), La convention de Montréal de 1999, op, cit, p 445, SCHILLER (R) de la convention de Varsovie a la convention de Montréal, RFDAS 1999, p 474.

الفرع الثاني:

طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة.

أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بالمسؤولية الموضوعية للناقل الجوي القائمة على أساس المخاطر أو تحمل التبعة، وذلك في حالة الأضرار الحادثة للبضائع والأمتعة المسجلة من تلف أو ضياع أو تعيب، وهو نفس الأساس المتبع في ظل بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 الرابع بالنسبة لنقل البضائع، وبروتوكول جواتيمالا 1971 بالنسبة لنقل الأمتعة المسجلة.

أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة، فقد جعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيبها مسؤولية شخصية قوامها الخطأ التعاقدي واجب الإثبات.

ولما كان تحديد طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة يرتبط بتحديد أساسها القانوني، فإن تعدد هذه الأسس أدى إلى تنوع طرق دفع المسؤولية والتي يمكن حصرها في:

- **أولا: طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع.**

انعكس الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة على الطرق التي بموجبها يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته بإرجاع الضرر إلى واحد من خمسة أسباب عددت المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999 الأربعة الأولى، والتي تتمثل في:

1) وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.
2) سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
3) عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
4) إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.[1]

---

[1] PAULIN (C), Droit des transports, édition LITEC, Paris, 2005, p 254, LAMY Transport, T2, 2015, N° 1215.

وهي نفس طرق دفع المسؤولية التي أقرها بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 من خلال نص المادة 4 فقرة 3 منه.

أما الحالة الخامسة فقد نصت عليها المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999 تعفي الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه.[1]

وهو سبب عام تنتفي به مسؤولية الناقل الجوي الدولي في جميع صورها بما في ذلك حالة نقل البضائع (أو الأشخاص أو الأمتعة أو في حالة التأخير)، وذلك بغض النظر عما إذا كانت مسؤولية الناقل موضوعية أو شخصية.[2]

لكن يعاب على هذه الاتفاقية أنها أقامت مسؤولية الناقل في حالة نقل البضائع موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، لكنها أفرغت الأساس من مضمونه بكثرة الأسباب التي بموجبها يمكن للناقل دفع مسؤوليته، التي تصب في مصلحة الناقل الجوي على حساب الشاحن، حيث كان يتوجب على واضعي هذه الاتفاقية تقليل من طرق دفع المسؤولية حتى تتماشى مع أساس المسؤولية الموضوعية التي تتميز بالتشدد والتضييق من طرق الإعفاء من المسؤولية.

- **ثانيا: طرق دفع المسؤولية في نقل الأمتعة.**

ميزت اتفاقية مونتريال 1999 بين مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأمتعة المسجلة ومسؤوليته في حالة نقل الأمتعة غير المسجلة، حيث اعتبرت الأولى موضوعية، بينما اعتبرت الثانية شخصية، ومن ثم تختلف طرق دفع المسؤولية في كل واحدة منها.

---

[1] AUBERT (J), l'essentiel du droit des transports, le contrat de transport de marchandises, op, cit, p 149.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 50 و51، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 209.

أ) **دفع المسؤولية في نقل الأمتعة المسجلة:**

أقامت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار في حالة نقل الأمتعة المسجلة مسؤولية موضوعية تقوم على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة من خلالها يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها بمجرد حدوث الضرر أثناء فترة النقل الجوي سواء على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي.[1]

ويمكن للناقل الجوي دفع هذه المسؤولية إذا كان الضرر قد نتج عن أحد السببين الآتيين:

1) وجود خلل كامن في هذه الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها.[2]

2) نشوء الضرر عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه.[3]

وبحكم أن الأمتعة المسجلة لا تكون بحوزة الراكب، وإنما يتسلمها الناقل وتخضع لحراسته مثلها مثل البضاعة تكون فيهما المسؤولية موضوعية، لكن ما يميز حالة نقل الأمتعة المسجلة أن اتفاقية مونتريال 1999 ضيقت من طرق دفع المسؤولية والتي تتماشى مع المسؤولية الموضوعية.[4]

ب) **دفع المسؤولية في نقل الأمتعة غير المسجلة:**

جعلت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة غير المسجلة مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ التعاقدي واجب الإثبات –[5] استنادا

[1] LETACQ (F), Titre de transport, J-CL-Transport, 2008, Fasc 925, N° 81.

[2] المادة 17 – الفقرة الثانية- من اتفاقية مونتريال 1999.

[3] المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999.

[4] مصطفي قطان، المرجع السابق، ص 31.

[5] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 51.

لنص المادة 17 ف (2)- فلا يكون الناقل مسؤولا إلا إذا كان الضرر ناتجا عن خطئه أو عن خطأ تابعيه أو وكلائه.

وعليه لم تغفل هذه الاتفاقية باب الإعفاء من المسؤولية في وجه الناقل بإثبات بذله العناية التي يبذلها الناقل العادي، على اعتبار أن التزامه بالمحافظة بالأمتعة غير المسجلة لا يعدو أن يكون مجرد التزام ببذل عناية، فضلا عن إمكانية إثبات السبب الأجنبي.[1]

ولاشك أن تدني الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، في هذه الحالة، هو أمر منطقي أيضا، نظرا لأن هذه الأمتعة -خلافا للأمتعة المسجلة- تظل في حوزة الراكب، ولا يتسلمها الناقل ومن ثم لا تخضع لحراسته، ولذا أوجبت مراعاة الناقل من خلال إلقاء عبء إثبات على عاتق صاحب هذه الأمتعة.[2]

الفرع الثالث:

طرق دفع المسؤولية في حالة التأخير في النقل.

نصت المادة 19 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على أنه:

"يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

وعليه يلتزم الناقل الجوي بتوصيل الراكب أو الأمتعة (سواء المسجلة منها أو غير المسجلة) أو البضائع في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، ذلك أن ما يميز هذا العقد

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 319.
[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 173 و174، محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 361.

بالذات هو عنصر الوقت وعامل الزمن الذي يريد الراكب أو الشاحن اكتسابه، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته.[1]

وظلت مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير، في ظل اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض، بحيث يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير سواء في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع،[2] غير أن الناقل يستطيع دفع هذه المسؤولية بإثبات أحد الأمرين، هما:

1) أنه قد اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر، أي أنه على الرغم من اتخاذه أو اتخاذهم مثل هذه التدابير، فإن التأخير قد حصل وأنه ما كان بإمكانه تفادي حصول مثل هذا التأخير والذي يرجع لقوة قاهرة مثلا، أو أنه استحال عليهم اتخاذها.[3]

ويلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999 قد أبقت على النهج الذي سارت عليه اتفاقية وارسو، وتبنت طرق دفع المسؤولية نفسها، إلا أن نص المادة 19 من الاتفاقية قد استخدمت عبارة التدابير المعقولة "Mesures raisonnables" بدلا من العبارة المستعملة في اتفاقية وارسو« لتدابير الضرورية» « Mesures nécessaire » وذلك تفاديا للخلاف الفقهي والقضائي الذي ثار حول تفسير العبارة الأخيرة.[4]

2) أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو وامتناع الشخص الذي يَستمد منه حقوقه، حيث لم تنشأ الاتفاقية الإحالة إلى القوانين الوطنية في تحديد أثر خطأ المضرور، حيث يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الحادثة للركاب والأمتعة والبضائع، فضلا عن

[1]PAULIN (C), op.cit, p254, LEFFRS (C), conséquence jurisprudentielles probables de l'évolution de régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne, op, cit, p 463 ets.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 174.

[3] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 53، مصطفى قطان، المرجع السابق، ص 32 و33.

[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 323، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 208.

التأخير في النقل إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، وهذا الإعفاء قد يكون كليا أو جزئيا بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الذي نجم عنه التأخير في عملية النقل قد سبب الضرر أو ساهم في حدوثه.[1]

[1] LETACQ (F), Titre de transport J.CL, Transport, 2008, FASC 925, N° 83.

المبحث الثاني:

طرق إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد إخلاله بإحدى الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب عقد النقل، والتي تستلزم التعويض عنها لجبر الضرر، ما لم يقم الدليل على انتفاء مسؤوليته، فعندئذ تبرأ ذمته في مواجهة مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين.

وترتبط طرق دفع المسؤولية بعاملين أساسيين:

العامل الأول: يتعلق بالأساس الذي تستند إليه هذه المسؤولية، فإذا كانت المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض "La présomption de faute" من جانب الناقل الجوي الذي يقع عليه عبء إثبات أنه وتابعيه لم يرتكبوا هذا الخطأ. أما إذا كانت المسؤولية قائمة على أساس فكرة المخاطر أو تحمل التبعة تنعقد مسؤولية الناقل في جميع الأحوال ولا يستطيع نفيها إلا بإقامة الدليل على أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور نفسه.

أما العامل الثاني، فإنه يرتبط ارتباطا وثيقا بطبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل، فإذا كانت طبيعة الالتزام الذي يتحمله الناقل هو التزام ببذل عناية "Obligation de care" تقوم مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أثبت أنه بذل في تنفيذ هذا الالتزام عناية الرجل العادي، أما إذا كان التزامه يستوجب تحقيق نتيجة "Obligation de résultat"، فلا يستطيع التخلص من المسؤولية إلا في حالة إثبات أن عدم تنفيذ الالتزام يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

وقد تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لهذين العاملين سواء في التشريعات الدولية أو الداخلية المتعلقة بالنقل الجوي نتيجة الظروف القانونية والاقتصادية والتقنية للملاحة الجوية، وهو ما نتعرض له من خلال مطلبين على النحو الآتي:

- المطلب الأول: طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها.
- المطلب الثاني: طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999.

المطلب الأول:

طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها

تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لتطور أساس هذه المسؤولية وطبيعتها منذ اتفاقية وارسو 1929 الأصلية حتى بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975، حيث تبنت اتفاقية وارسو الأصلية المسؤولية الشخصية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، الغرض منه تشجيع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على الناقلين الجويين حتى لا ينعكس ذلك سلبا على النقل الجوي في مهده، لذلك وسعت الاتفاقية من طرق دفع المسؤولية التي من خلالها يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الضرر الذي أصاب كل من الركاب أو الشاحنين وفقا للطرق التي حددتها المادة 20 من الاتفاقية.

لكن مع التطور التكنولوجي الذي عرفه قطاع النقل الجوي والذي أدى إلى انخفاض حوادث الطيران، نجم عنه إدخال تعديلات على اتفاقية وارسو الأصلية، اعتنقت من خلالها المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة، كما هو الحال بالنسبة لمسؤولية الناقل الجوي الدولي في بروتوكول جواتيمالا 1971 بشأن وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى بدني أو فقد أو تلف أو هلاك الأمتعة، وأيضا بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 المتعلق بمسؤولية الناقل الجوي عن هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة، إذ لا يستطيع الناقل الجوي في مثل هذه الحالات التنصل من المسؤولية أو التخفيف منها إلا في حالات محددة.

لذلك نتعرض لطرق دفع مسؤولية الناقل الجوي الدولي طبقا لأحكام اتفاقية وارسو 1929 الأصلية المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 (الفرع الأول)، وموقف البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 من طرق دفع المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

طرق دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955

تعتبر مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو الأصلية مسؤولية عقدية تقوم على الخطأ المفترض، يتعين على الناقل حتى يدفع هذه المسؤولية أن يثبت انتفاء الخطأ، ولما كان التزام الناقل الجوي هو التزام ببذل عناية، فإنه –وفقا لنص المادتين 20 و21 من الاتفاقية– يتعين على الناقل لينفي الخطأ المفترض أن يقيم الدليل على أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو حدث الضرر بسبب خطأ ملاحي، وكذلك إذا ما أثبت الناقل توافر السبب الأجنبي طبقا للقواعد العام، وقد يكون هذا السبب فعل الغير أو بسبب خطأ الشخص المضرور، أو العيب الذاتي بالبضاعة.

لذلك نقسم هذا الفرع إلى:

- أولا: اتخاذ التدابير الضرورية من قبل الناقل لتفادي وقوع الضرر.
- ثانيا: استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لوجود قوة قاهرة.
- ثالثا: خطأ المضرور والعيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة.
- رابعا: حدوث الضرر بسبب خطأ ملاحي.

➢ **أولا: اتخاذ كافة التدابير الضرورية من قبل الناقل لتفادي وقوع الضرر**

إذا أخل الناقل بالتزامه انعقدت مسؤوليته ولا يتحلل منها إلا إذا أقام الدليل أنه قد اتخذ التدابير الضرورية لمنع حدوث الضرر[1] أو كان من المستحيل عليه اتخاذها، وهنا يمكن التساؤل عن المقصود بالتدابير الضرورية، وهل يقصد بها أن الضرر يرجع إلى سبب خارجي لا دخل لإرادة الناقل فيه، أم يكفي تحديد سببه وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل؟

لم تبين اتفاقية وارسو الأصلية من خلال نص المادة 20 منها (والمقابلة للمادة 148 فقرة 1 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98) المقصود من عبارة "التدابير الضرورية" "Mesures nécessaires" التي يجب أن يتخذها الناقل الجوي وتابعوه لتفادي وقوع الضرر لتحلل من مسؤوليته، لذلك ثار جدل كبير في الفقه والقضاء حول تفسير هذه العبارة، وتأرجح هذا التفسير تارة بين التفسير اللفظي، وتارة بين التفسير الضيق، وتارة أخرى بين التفسير الموسع بما تماشى مع طبيعة التزام الناقل الجوي،[2] وسوف نتعرض لتلك النظريات على النحو الآتي:

أ) نظرية التفسير الحرفي:

ذهب بعض الفقهاء – أمثال Bodenstein et Koffka– إلى ضرورة تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيرا حرفيا مؤكدين على أنه يتعين على الناقل، إن أراد التحلل من المسؤولية بهذه الوسيلة – طبقا لنص المادة 20 من الاتفاقية– أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الممكن اتخاذها لتوقي الضرر، بحيث لا يعفى الناقل من المسؤولية متى ثبت أن ثمة إجراء أو تدبير أو احتياط كان من شأنه أن يمنع حدوث الضرر ولم يتخذه

---

[1] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 408.

[2] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 590، محمد محبوبي، روشام الطالحي، الإعفاءات القانونية والاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، مجلة كتابة الضبط المغربية، تصدر عن ودادية المنتقدين القضائيين بالمغرب، العدد العاشر، أكتوبر 2005، ص 76 وما يليها.

الناقل وتابعوه، أي أن هذا الاتجاه اشترط قيام الناقل بتقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ، وهو ما يعني أن يثبت السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث وأن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه أو تابعيه،[1] فإذا عجز عن إثبات سبب الحادث قامت مسؤوليته، فلا يكفي لكي يتخلص الناقل من المسؤولية أن يثبت أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي الضرر بوجه عام، بل يلزم إثبات أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر الذي وقع بالذات.[2]

وهذا الرأي رغم أنه يميل إلى حماية مصالح المتضررين، إلا أنه يتجاوز أحكام اتفاقية وارسو التي لم تشترط على الناقل إثبات سبب الضرر، بل مجرد اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي الضرر، ولا يمكن افتراض أن الناقل لم يتخذ هذه التدابير في كل حالة يبقى فيها سبب الضرر مجهول، ومعنى ذلك أن مجرد وقوع الضرر دليل على عدم اتخاذ التدابير الضرورية متى بقي سبب الضرر مجهول،[3] لذلك يجمع الفقه على استبعاد هذا التفسير الذي تبنته هذه النظرية على أساس أن صرف هذه العبارة إلى معناها اللفظي من شأنه أن يؤدي إلى التزام الناقل بإثبات السبب الأجنبي في الغالبية العظمى من الحالات،[4] وهذا ما يخالف الأعمال التحضيرية للنص ويخالف قصد واضعي الاتفاقية، فالإثبات المتطلب من الناقل طبقا للنص ليس إثباتا سلبيا (عدم ارتكاب خطأ)، بل هو إثبات إيجابي (اتخاذ تدابير معينة).[5]

كما يؤدي في النهاية إلى إفراغ المادة 20 من اتفاقية وارسو من مضمونها أي أنه يؤدي إلى حرمان الناقل من أحد الوسائل المقررة قانونا لدفع مسؤوليته، وتناقض غرض الاتفاقية المتمثل في إقامة التوازن بين مستخدمي الطائرة والناقل الجوي، ذلك التوازن الذي يتمثل في

---

[1] SESSELI (J), these, op.cit, p 63.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 143.

[3] ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 446.

[4] CETTE (J) , Le transport de passagers en droit aérien, thèse pour le doctorat, Université de Paris, 1953, p 200.

[5] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur Aérien, op.cit, p 104.

افتراض خطأ الناقل وفي تمكينه من نفي هذه القرينة دون الحاجة إلى إقامة الدليل على رجوع الضرر إلى سبب خارجي لا دخل لإرادته فيه.[1]

إلا أن إجماع الفقه على استبعاد نظرية التفسير الحرفي للنص، ما لبث أن انقسم على نفسه حول طبيعة الإثبات الذي يقع على عاتق الناقل إلى نظريتين:

نظرية متشددة أخذت بالتفسير الضيق للنص، والنظرية الأخرى اعتنقت التفسير الموسع له.

ب) نظرية التفسير المضيق:

ذهب رأي البعض من الفقهاء أمثال: VanHoutte[2] و J.Sesselli[3] و Riese et Lacour[4] و Mateescc Matte[5] إلى تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيرا مضيقا، ومن ثم فإن التدابير الضرورية التي يتحتم على الناقل الجوي اتخاذها حتى يتسنى له التحرر من المسؤولية تطبيقا لمقتضيات نص المادة 20 من الاتفاقية تقتضي أن يجتمع شرطين:

- الأول: إثبات سبب الحادث الذي نجم عنه الضرر.
- الثاني: إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل عن طريق إقامة الدليل على أنه هو وتابعيه قد اتخذوا في مواجهته كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.[6]

لذلك فإن تحديد المقصود بالتدابير الضرورية يتوقف –وفقا لهذه النظرية– على سبب الحادثة، فلو أن الطائرة كانت قد سقطت محترقة بسبب تعرضها لضباب كثيف استحال معه على الطيار رؤية قمة أحد الجبال العالية تعين على الناقل –طبقا لهذا التفسير الضيق– أن

[1] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, pp 177 et 178.
[2] COTTE (J), thése, op.cit, p200.
[3] SESSELI (J), thése, op.cit, p 69 ets.
[4] RIESE et LACOUR, op.cit, pp 272 et 273.
[5] MATESCO MATTE (N), op.cit, p 411 ets.
[6] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 406.

يثبت أنه اتخذ هو وتابعيه التدابير الضرورية لتفادي وقوع هذا النوع من الضرر كأن يثبت أنه زود الطائرة قبل الرحلة وأثناءها بالبيانات أو النشرات الجوية الضرورية.[1]

أما إذا كان سبب الحادثة معروف كالعطل الذي يصيب الجهاز المسؤول عن إخراج عجلات الطائرة عند الهبوط، فعلى الناقل في هذه الحالة أن يقيم الدليل على أنه تم الكشف على هذا الجهاز قبل إقلاع الطائرة، وقد ثبتت سلامته، أو أن سبب الحادثة كان نتيجة تعرض الطائرة لصاعقة جوية، فعلى الناقل أن يقيم الدليل على قيامه بتزويد الطائرة بآلات امتصاص الصواعق الجوية والآلات الخاصة بمكافحة الحريق بغية التغلب على مثل هذه الحادثة.[2] أما إذا ظل سبب الحادثة مجهولا، كاختفاء الطائرة دون أن تترك أي أثر ولم يبقى منها سوى الحطام فإن الناقل في مثل هذه الحالة يتحمل تبعة هذا السبب المجهول.[3]

وقد أخذ القضاء الأمريكي –في بداية الأمر– بالتفسير الضيق للنص، الذي يستلزم من الناقل الجوي اتخاذ كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر فإذا تهاون في اتخاذها تقوم مسؤوليته، وتطبيقا لذلك قررت مسؤولية الناقل الجوي بسبب عدم اتخاذه كل الاحتياطات الضرورية للحيلولة دون سرقة (فرور) المسافرة من مخازن المطار،[4] كذلك لا يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان هناك إجراء أو تدبير كان يمكن أن يمنع وقوع الضرر، إلا أنه لم يقم باتخاذه، كأن يكون هذا الإجراء هو استخدام كابنية مكيفة للهواء.[5]

أما القضاء الفرنسي لم تتخذ المحاكم موقفا موحدا من هذه المسألة، حيث أخذت بعض المحاكم بالتفسير الضيق للنص واستمدت ذلك من الفقه الذي يعتنق هذه النظرية في

[1] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur aérien. op.cit, p 105.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 144 و145.

[3] عبد الرافع موسى، أبعاد ومفهوم التدابير الضرورية أو اللازمة في نص المادة 20 من اتفاقية وارسو لسنة 1929، دار النهضة العربية – القاهرة، 1998، ص 17، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 154.

[4] Rugani V.KLM, Royal Dutch Airlines, city court New York, 20/01/1954, cité par : LUREAU (L), La responsabilité du transporteur Aérien, op.cit, p 107.

[5] Philios V.TWA, 1943, USAVR, 479 (N.Y. city court 1951).

- مشار إليه في: فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 412.

التفسير، وقد تطلبت هذه الأحكام أن يثبت الناقل أن الضرر ناجم عن ظروف خارجة عن إرادته أي يثبت أنه هو وتابعيه لم يتسببوا في إحداث الضرر.[1]

لكن يعاب على هذه النظرية أنها تتصف بالتشدد اتجاه الناقل الجوي، وتميل أكثر نحو صالح عملاء الناقل من ركاب وشاحنين، لأنها تؤدي إلى انعقاد مسؤولية الناقل في كل حالة لا يستطيع أن يثبت سبب الحادث الذي تولد منه هذا الضرر، أو عدم قدرته إثبات أنه اتخذ كافة التدابير الضرورية لمجابهة هذا السبب وهو الأمر الذي يبدو مستحيلا في بعض الحوادث الجوية، بالإضافة إلى ذلك فإن التفسير الضيق للنص يؤدي تلقائيا إلى تحميل الناقل المسؤولية في جميع الحالات التي يكون فيها السبب مجهولا، مما يؤدي إلى إفراغ نص المادة 20 من مضمونها، وتصبح مسؤولية الناقل الجوي في مفهوم اتفاقية وارسو 1929 أشد أنواع المسؤولية المدنية.[2]

ج) نظرية التفسير الموسع.

وهي النظرية الراجحة في الفقه والقضاء، حيث يرى أصحاب هذه النظرية أمثال Lemoine[3] و Zoghbi[4] و Litvine[5] و Chauveau[6] و Pourcelet[7]، ضرورة تفسير عبارة "التدابير الضرورية" تفسيرا موسعا، فتفسر بأنها تلك التدابير المعقولة « Mesures Raisonnables » لتفادي وقوع الضرر، والتي يلزم معها الناقل تقديم الدليل الإيجابي على انتفاء الخطأ، فعليه أن يقدم ما يدل على أنه هو وتابعيه قد بذلوا العناية المعقولة واللازمة في تنفيذ الالتزام،[8] وذلك بأن يثبت أنه أعد طائرة صالحة لملاحة

---

[1] T- Com- Nice, 07/05/1973, RFDA 1973, p 345 ets (DR.Preyval c/Air France), C.A. Paris (3e ch) 14/11/1974, RFDA 1975, p 60 ets (IRAN AIR C/Générale de Géophysique).

[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 331.

[3] LEMOINE (M) Traite de droit Aérien, op.cit, p 544 ets.

[4] ZOGHBI (H), these, op.cit, pp 16 et 17.

[5] LITVINE (M), op.cit, pp 255 et 256.

[6] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 176 ets.

[7] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p50.

[8] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 406، محمودي سماح- ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 و مونتريال– 1999 ، رسالة دكتوراه، جامعة باتنة، 2014-2015، ص 203 وما يليها.

الجوية، وأنه روعي في شأنها أحكام تحميلها والقواعد الخاصة بأمنها، وأن الطائرة تخضع لصيانة دورية دقيقة، وأنها كانت مزودة بالقدر الكافي من الوقود اللازم لإتمام الرحلة وأن الأحوال الجوية كانت تسمح بإقلاع الطائرة، وأن أفراد الطاقم حائزون على الشهادات التي يستلزمها القانون، وأنهم قد حصلوا قبل الإقلاع على كافة المعلومات اللازمة لسلامة الرحلة، والطائرة مزودة لكافة الأجهزة والنشرات الجوية، وأن هذا الطاقم اتبع قواعد الملاحة الجوية، سواء تعلق الأمر بالسرعة ومستويات الارتفاع... إلخ، وأن تدابير السلامة قد روعيت ليس فقط قبل الإقلاع، ولكن أيضا أثناء التحليق في الجو وإلى وقت وقوع الحادث، وأن الطائرة كانت تحمل أجهزة الإنقاذ اللازمة.[1]

وتكمن أهمية الخلاف بين نظرية التفسير المضيق ونظرية التفسير الموسع فيما يلي:

1) تشترط نظرية التفسير المضيق من الناقل الجوي ضرورة إثبات أنه وتابعيه اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر الذي وقع بالذات، بينما تكتفي نظرية التفسير الموسع من أجل التحلل من المسؤولية أن يثبت الناقل أنه وتابعيه قد بذلوا العناية اللازمة لتفادي وقوع الضرر بوجه عام، بحسبان أن التزام الناقل الجوي بسلامة المسافرين والبضاعة هو التزام ببذل عناية وليس التزاما بتحقيق نتيجة.[2]
2) كما يظهر الخلاف واضحا بين النظريتين في حالة بقاء سبب الضرر مجهولا، إذ تنتفي مسؤولية الناقل –وفقا لنظرية التفسير الموسع– إذا أثبت اتخاذه وتابعيه التدابير المعقولة المتطلبة من ناقل يقظ حريص في نفس ظروف الرحلة الجوية بغض النظر عن سبب الضرر وسواء عرف هذا السبب أو بقي مجهولا،[3] بينما يتحمل الناقل –في ظل نظرية التفسير المضيق– تبعة السبب المجهول، حيث يتعين عليه، للتحلل من المسؤولية، إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتلافي الضرر الذي

---

[1] RODIERE (R), Droit des transports – terrestres et aériens, op.cit, p 253, COTTE (J), thèse, op.cit, p 201 ets.
[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 406.
[3] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 154.

وقع بالذات وما يتطلب منه ابتداء إثبات سبب الضرر، ثم قيامه باتخاذ التدابير الضرورية لتوقي هذا الضرر الذي تحقق فعلا.[1]

كما أن تقدير التدابير المتخذة يكون من شأن قاضي الموضوع، ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية، ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها.[2]

وقد تحول القضاء الأمريكي عن الأخذ بنظرية التفسير المضيق معتنقا نظرية التفسير الموسع، حيث أقرت محكمة جنوب نيويورك أن عبارة "التدابير الضرورية" لا ينبغي أن تفسر تفسيرا حرفيا أو تفسيرا مضيقا، وأنه يجب صرفها على معنى التدابير المعقولة، بحيث لا يطلب من الناقل أقصى درجات الحرص ، وإنما فقط درجات الحرص المناسبة تبعا لظروف كل حالة، أي قيام الناقل باتخاذ التدبير المعقول إزاء الحادث الضار،[3] كما يعفى الناقل الجوي من المسؤولية، إذا أثبت اتخاذه للتدابير المفروضة عليه –بصفة عامة– حتى ولو كان سبب الحادث مجهولا إذ لا يكلف بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث المتولد عنه الضرر.[4]

وقد سارت في نفس الاتجاه بعض المحاكم الأخرى في فرنسا،[5] فلم تتطلب من الناقل – لكي يتحرر من المسؤولية عن الضرر الحاصل– إلا إثبات بذله العناية المعقولة التي ينتظرها العميل من ناقل حريص في ممارسة مهنته وتسيير شؤون مؤسسته،[6] وهناك أيضا بعض أحكام لم تكتف بالتدابير التي يتخذها الناقل وتابعوه قبيل إقلاع الطائرة وأثناء تحليقها

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 300.
[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 146.
[3] Manufacturers Hanover co.V.Alitalia Airlines, 14 AVI, 17, 710 (S.D.N.Y 1977).
- مشار إليه في: فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 412، و413.
[4] Hazel-Ritts V.American Overseas Airlines (united states District court, Southen District of New York, 17 et 18 Janvier 1949), cite par: SESSELI (J), these, op.cit, pp 86 et 87.
[5]- T. Gr, ins, Paris, 26/06/1969, RFDA 1969, p 32 ets (EMBS C./Air France), note Georgiades €.
[6]- T. Gr-ins, Paris (1e ch, 2 sect), 21/02/1986, RFDA, 1986, p 105 ets (Dame Araluce C./Air France).

في الجو من أجل ضمان سلامة الرحلة الجوية، بل استلزمت كذلك أن يكون سلوك الناقل وتابعيه قبيل وقوع الحادث يفصح عن أنهم قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر.[1]

وفي الختام فإن بروتوكول لاهاي 1955، قد ظل وفيا لمبادئ اتفاقية وارسو الأصلية حيث ظلت الفقرة الأولى من نص المادة 20 من الاتفاقية كما هي دون أدنى تعديل، من خلالها لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته الناشئة عن إخلاله بالتزامه، إلا إذا أقام الدليل أنه هو وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.

- **ثانيا: استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لوجود قوة قاهرة.**

يستطيع الناقل الجوي دفع المسؤولية عنه –حتى ولو لم يكن قد اتخذ هو وتابعيه التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر– متى أثبت أنه استحال عليهم اتخاذ هذه التدابير فلابد له من إثبات عجزه وعدم قدرته على اتخاذ التدابير لتلافي حدوث الضرر، وهو المعنى المقصود "باستحالة اتخاذ هذه التدابير"، أما مجرد عدم اتخاذها دون هذه الاستحالة، فهذا العجز لا يعفي الناقل من المسؤولية، لأن مجرد عدم اتخاذه لهذه التدابير يعتبر سببا من أسباب قيام مسؤوليته متى نتج عن ذلك ضرر للمسافر أو الأمتعة أو البضائع.[2]

وقد أشارت اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 إلى بعض هذه الأسباب بشكل صريح، أما باقي الأسباب فيمكن استخلاصها من خلال العبارة الواردة في الفقرة الأولى للمادة 20 من اتفاقية وارسو الأصلية.

وتعتبر القوة القاهرة من الأسباب التي يمكن للناقل الجوي إثارتها لدفع المسؤولية عنه، والتي يستحيل معها اتخاذ التدابير اللازمة لتلافي وقوع الضرر.[3]

---

[1] T.G.I, Marseille, 03/02/1981, RFDA 1981, p 239 ets.

[2] إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2013، ص 79 و80، هاني دويدار، النظام، القانوني للسلامة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999، ص68.

[3] محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل- النقل البحري – النقل البري – النقل الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2015، ص 342 و343.

وعليه سنقوم بتحديد ماهية القوة القاهرة أو الحادث الفجائي (أ)، ثم شروط القوة القاهرة (ب)، وبعد ذلك نتطرق إلى أهم حالات القوة القاهرة في مجال النقل الجوي (ج).

أ) القوة القاهرة أو الحادث الفجائي:

لم تتضمن اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 (ولا قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98) بيانا صريحا يشير إلى القوة القاهرة كسبب من أسباب دفع مسؤولية الناقل الجوي، إلا أن الإعفاء يستفاد -ضمنا- من العبارة الواردة في نهاية الفقرة الأولى للمادة 20 من الاتفاقية التي تنص: "... أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها".

والقوة القاهرة Force Majeure التي تبيح للناقل الجوي التحلل من المسؤولية هي تلك الحوادث الفجائية التي تخرج عن دائرة نشاط الناقل ولا يمكن له توقعها أو درء خطرها، كأن تسقط طائرة فجأة في مطب هوائي فيختل توازنها وتهوى وتتحطم، أو أن تتعرض لعاصفة ثلجية أو لصاعقة رغم حسن توقع الأرصاد الجوية، أو أن يصاب قائد الطائرة بنوبة قلبية تودي بحياته، أو يصاب بانهيار أو إجهاد مفاجئ، أو أن تتعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم ارتكاب قائدها عملا يسمح أو يقضي بذلك.[1]

وإلى جانب القوة القاهرة بمعناها الضيق غالبا ما يرد ذكر الحادث الفجائي، فهل هو اختلاف من حيث اللفظ فقط أم لهما معنى مختلف؟

في هذا المجال نجد أن الفقه القانوني عرف مذهبين متعارضين، ولكل من أنصار هذين المذهبين حججه ومبرراته، الأول ينادي بازدواجية القوة القاهرة والحادث الفجائي أي لكل منهما معنى مختلف عن الآخر، أما المذهب الثاني- وهو الراجح فقها وقضاء- ينادي بالوحدة أي وحدة القوة القاهرة والحادث الفجائي، ويرى بأنه مجرد اختلاف في اللفظ لا في

[1] إبراهيم سيد أحمد، النقل الجوي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2010، ص 100 و101.، محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، الجزء الأول، مطبعة جامعة القاهرة، 1978، ص261 وما يليها.

المعنى،[1] فكما يقول الأستاذ السنهوري: « والصحيح أن القوة القاهرة والحادث شيء واحد، إذا نظر إليه من ناحية استحالة الدفع سمي قوة قاهرة، وإذا نظر إليه من ناحية عدم إمكان التوقع سمي حادثا فجائيا »[2].

لكن هناك اختلاف بين حالة نفي الخطأ، وحالة إثبات القوة القاهرة، ففي الحالة الأولى يكون الناقل الجوي مقصرا إذا فشل في إثبات اتخاذ التدابير الضرورية، أما في الحالة الثانية، أي إثبات القوة القاهرة، فإن الناقل لا يمكن اعتباره مهملا و مقصرًا إذ لا يمكن أن ينسب للإنسان تقصير في مواجهة القوة القاهرة، التي لا قبل لأحد بمواجهتها فالناقل لا يكون مسئولا، إذا وقع الحادث نتيجة صاعقة أتت على الطائرة، أو نتيجة عواصف مفاجئة، أو إثر الوفاة المفاجئة لقائد الطائرة، كما لا يتصور مساءلة الناقل عن التأخير، إذا نشأ عن تعذر الهبوط نتيجة إضراب العاملين في مطار الوصول، ففي كافة هذه الصور تتحقق استحالة اتخاذ التدابير الضرورية لتوقي الضرر.[3]

ب) شروط القوة القاهرة:

يمكن القول أن تحقق القوة القاهرة يتطلب بعض الشروط الرئيسية يمكن حصرها في:

1) عدم إمكانية التوقع (Imprévisibilité):

لكي يعد الحادث قوة قاهرة يجب ألا يكون بإمكان الناقل توقعه، فلا تعتبر قوة قاهرة ما كان يجب توقعه في حدود الظروف المألوفة، والمعيار هنا موضوعي يقاس بما يمكن أن يتوقعه الناقل الحريص الموجود في نفس ظروف الناقل المسؤول،[4] كما يجب أن يكون عدم

[1] لمزيد من الإيضاح حول هذا الموضوع أنظر: ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 470 و471.
[2] عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوجيز في شرح القانون المدني (1) – نظرية الالتزام بوجه عام- المرجع السابق، ص 354.
[3] محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 159، و160.
[4] LE MOINE (M), op.cit, p 466 ets.

التوقع هذا مطلقا لا نسبيا، مما ينتج عنه قيام مسؤولية الناقل الناجمة عن تقصيره فيما كان يجب أن يتوقع كنقل البضاعة في عربة من المخازن إلى المطار وهي من غير مغطاة مما عرضها للتلف بسبب الأمطار.[1]

لكن رغم التقدم الذي عرفه علم الأرصاد الجوية، من خلاله أصبح بإمكان التنبؤ بحالة الطقس لعدة أيام قادمة، فإنه يبقى احتمال الخطأ في التوقع واردا إذ ليس من اليسير الجزم في صحة ما يصدر عن أجهزة الرصد الجوي، فقد تقع تغييرات جوية مفاجئة لا يمكن تفاديها أثناء الطيران خصوصا إذا كانت تفوق قدرة الناقل في التوقع،[2] وبالتالي لا يكون الناقل الجوي مسؤولا إذا لم يكن بإمكانه توقع مثل هذه الظروف وهي من الأمور الواقعية التي تقدرها محكمة الموضوع.[3]

2) شرط الخارجية (Extériorité):

بمقتضاه يكون الحادث قادما من خارج دائرة نشاط الناقل، أي من خارج مشروعه، حيث ذهب غالبية الفقه إلى التسليم بإمكان توافر القوة القاهرة في النقل الجوي واعتبرت أن الأخطار الجوية ليست سوى حالات خاصة للقوة القاهرة خارجة عن نشاط الناقل، ويستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن مخاطر الجو متى توافرت فيها شروط القوة القاهرة، متى كانت غير متوقعة ومستحيلة الدفع،[4] ويستند الفقه في ذلك على حكم محكمة استئناف "Grenoble" الذي أقرت فيه أن الجو هو الطريق الذي تسلكه الطائرة، ومن ثم لا يمكن إلحاق مخاطر الجو بالسبب الأجنبي الذي يستحيل على الناقل توقعه أو دفعه.[5]

---

[1] LUREAU (D), La responsabilité du Transporteur Aérien, op.cit, p 39 ets.

[2] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص 228، أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 344.

[3] C A - Paris, 21/05/1985, BT 1985, p 346.

[4] LE MOINE (M), op.cit, p 466 ets, SAINT-ALARY (R), op.cit, p 171, LUREAU (D), La responsabilité du transporteur Aérien, op.cit, p 40 ets, RODIERE (R) , Droit des transports, op.cit, p 595.

[5] C-A. GRENOBLE (C.A), 25/03/1925, D 1925, p 137.

3) استحالة الدفع أو عدم إمكانية التلافي (Inveritabilité):

يعد عنصر عدم إمكانية التلافي من عناصر القوة القاهرة، مفاده أن يكون الحادث مما يجعل تفادي الضرر أمرا مستحيلا لا يستطاع دفعه، ويخرج بطبيعته عن طاقة الناقل الجوي وقدرته على دفعه وتلافي النتائج المترتبة عنه.[1]

ويجب تقدير عنصر عدم التلافي على ضوء التطور الذي وصل إليه قطاع الطيران المدني، فإذا كانت الطائرة في الماضي لا تقوى على مغالبة العوامل الطبيعية، فهي اليوم بلغت أشواطا متقدمة وصلت من خلالها درجة عالية من التطور والتقدم، حيث زودت الطائرات بأجهزة مختلفة لمقاومة ثورة عوامل الطبيعة، فلا يجوز الحكم بتوافر القوة القاهرة إلا إذا كانت إمكانيات الطيران وقت وقوع الحادث لا تسمح بمقاومة التغيير المفاجئ في حالة الجو.[2]

ج) أهم حالات القوة القاهرة في مجال النقل الجوي:

تطبيقا للمفهوم الواسع للقوة القاهرة، فإن ذلك يعني إتاحة أكبر عدد من الفرص أمام الناقل الجوي لدفع المسؤولية عنه، ما دام أن هناك سبب أجنبي لا يد له فيه يتمثل في القوة القاهرة والتي بسببها استحال عليه هو وتابعوه اتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر.[3]

وتوجد عدة حالات تمثل القوة القاهرة في مجال النقل الجوي تسهل عملية تحلل الناقل الجوي من المسؤولية وتتمثل في:

1) مخاطر الجو:

تعتبر المخاطر الجوية من أهم الأسباب التي تؤدي إلى حدوث أضرار بمستعملي الطائرة، ويترتب عن ذلك قيام مسؤولية الناقل الجوي، فما المقصود بهذه المخاطر التي

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 337.
[2] ZOGHBI (H), these, op.cit, p 24.
[3] BOUSSEDRA.(M-N), la responsabilité aérienne du risque a la garantie, thèse pour le doctorat, université d'AIX-MARSEILLE, 1980, p 213 ets.

تشكل عقبة أمام الناقل الجوي في اتخاذ التدابير اللازمة والتي تعتبر إحدى صور القوة القاهرة التي تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية؟

حاول الفقه إعطاء مفهوم لهذه المخاطر الجوية وتبيان الحالات التي من شأنها أن تشكل القوة القاهرة، فهناك من يرى أن " خطر الجو هو فعل الجو، فعل الطائرة حدث لم يكن بالإمكان توقعه، خطر الجو هو بطبيعته غير متوقع ومستحيل الدفع..."[1]

أما البعض الآخر فيرى أن "مخاطر الجو تشمل كل الحوادث الفجائية التي يمكن أن تحدث أثناء الطيران الجوي وبالخصوص تلك التي مصدرها الحوادث الطبيعية".[2]

وعليه فإن أغلب الفقه وأحكام القضاء تميل إلى اعتبار عوامل الطبيعة أو مخاطر الجو من قبيل القوة القاهرة التي تعفي الناقل من المسؤولية، وعليه قضت محكمة Seine التجارية بفرنسا بعدم مسؤولية الناقل لما ثبت أن الطائرة كانت قد تعرضت لعواصف شديدة تعين معها على قائد الطائرة تغيير مسارها، إلا أنه نظرا لانقطاع اتصالها بالأرض، ونفاذ وقودها اضطرت للهبوط في البحر،[3] كما قضى بعدم مسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن تعرض الطائرة لهجوم من طائرة حربية على الرغم من عدم ارتكاب قائدها عملا يسمح أو يقضي بذلك،[4] أو وفاة قائد الطائرة إثر إصابته بسكتة قلبية أو انهيار مفاجئ[5]... إلخ.

وهو ما أقرته المحكمة العليا، حيث قضت بأن: "أن العوارض الجوية وانخفاضات الضغط الجوي والفجوات الهوائية هي ظواهر طبيعية خارجة عن نطاق إرادة المستأنف عليها (المدعى عليها في الطعن) ولا يمكن لها مراقبتها من جهة، ولكون أن المسؤولية تقتضي

---

[1] DE JUGLART (M), Traite élémentaire de droit Aérien, op.cit, pp 259 et 260.
[2] CHAUVEAU (p), Droit Aérien, op.cit, p 181 ets.
[3] T.Com .Seine, 20/11/1963, RFDA1964, p 413 ets (American casuality c.y of Reading C./Airnutic) note GEAORGIADES (E).
[4] -C.A- PARIS, 22/03/1965, RFDA1965, p 232 ets.
[5] -C.A- BOURCER 15/03/1965, RFDA 1965, p 229 ets (Epoux Sebban C./Société Aérocargo).

وقوع حادث داخل الطائرة وهو ما لم يثبت لأن التغيير في الضغط الجوي لا يمكن أن يعتبر حادث...".[1]

2) الإضراب:

يعد الإضراب من الأسباب التي تعرقل تنفيذ الالتزامات التعاقدية، سواء تعلق الأمر بإضراب أفراد طاقم الطائرة أو مستخدمي مصالح الأرصاد الجوية، أو مراقبي الطائرات أو أي شخص من شأن توقفه عن العمل أن يعرقل حركة الطيران الجوي.[2]

فحتى يعتبر الإضراب قوة قاهرة يجب أن تتوفر فيه الشروط التالية:

أ. أن يكون الإضراب عاما، أي ينخرط فيه كل العمال من نفس المهنة كالطيارين أو المراقبين الجويين، بشكل يجعل تعويضهم بغيرهم أمرا مستحيلا.[3]

ب. أن يكون الإضراب مفاجئا وغير متوقع بحيث لا يكون في إمكان الناقل اتخاذ التدابير الضرورية لدفعه أو عدم إبرام عقود نقل قبل وقوعه.[4]

ت. ألا يكون الإضراب نتيجة خطأ الناقل الجوي الذي يؤدي إلى تجريد الفعل من صفة القوة القاهرة.[5]

فلابد أن يشكل الإضراب قوة قاهرة، حتى يتمكن الناقل الجوي الاعتداد به كوسيلة لدفع المسؤولية عنه، بحيث يستحيل على الناقل اتخاذ التدابير اللازمة لتلافي الضرر مع وجود هذا الإضراب.

أما إذا تخلف شرط من هذه الشروط فلا يشكل الإضراب قوة قاهرة، فلو أن الإضراب كان متوقعا ولم يتخذ الناقل الجوي التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر أعتبر مسؤولا، وهو ما

[1] قرار المحكمة العليا –الغرفة المدنية- القسم الأول، ملف رقم 0945458 الصادر بتاريخ 18-09-2014 (غير منشور).
[2] المختار بكور، رسالة، المرجع السابق، ص 133 و134.
[3] إيناس محمد البهجي، المرجع السابق، ص 84.
[4] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 340.
[5] Cass.civ 02/05/2001, RFDAS 2001, p 363.

ذهبت إليه محكمة استئناف باريس، والتي أقرت بمسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي أصاب البضاعة بسبب التأخير في تنفيذ عملية النقل وذلك نتيجة إضراب قائدي الطائرة لأنه لم يتخذ الإجراءات اللازمة لتوزيع البضاعة على طائرات تابعة لشركات طيران أخرى.[1]

3) العيب الذاتي والخفي بالطائرة:

يميل أغلب الفقه إلى إعطاء العيب الذاتي والخفي بالطائرة ذات الأثر المترتب على القوة القاهرة، بحيث إذا أثبت الناقل أنه وتابعوه قد اتخذوا التدابير الضرورية، وأن الحادث مرجعه عيب ذاتي ليس له أية دلائل سابقة، كما أن الفحص الفني المتكرر للطائرة والذي يقوم به المتخصصون لم يشر إلى هذا العيب لإصلاحه،[2] بل أن القضاء يذهب إلى أنه لا يجوز اتخاذ واقعة تواجد ممثلين عن الناقل الجوي أثناء صنع الطائرة كقرينة على علمه أو رضائه بالعيب الذاتي فيها، وهو ما أقرته محكمة بروكسل (بلجيكا) في قضية مقاعد طائرة غير مثبتة في أرضية الكابينة بطريقة كافية في حين كانت أحزمة المقعد مثبتة بطريقة جيدة بالمقاعد، وعندما ارتطمت الطائرة بالأرض انفصلت المقاعد بالركاب واصطدموا بجدران الكابينة وسقفها مما أدى إلى إصابتهم بجروح، وانتهت المحكمة إلى اعتبار عدم تثبيت المقاعد بطريقة كافية بمثابة عيب خفي لا يسأل عنه الناقل.[3]

أما إذا كان التلف الذي أصاب الطائرة ناجم عن طول الاستعمال، فلا يعفى الناقل من المسؤولية كانفجار إحدى عجلات الطائرة الناتج عن استعمالها لمدة طويلة، أو خلل بمحركاتها نتيجة عدم القيام بالصيانة الدورية، حيث يشترط في العيب الذاتي أو الخفي بالطائرة –كما هو في القوة القاهرة– عدم التوقع، فإذا كان من الممكن توقعه، كان ذلك دليلا

[1] -C.A- PARIS , 07/06/1978, RFDA 1978, p 81.

[2] PICARD (P), op.cit, p 157, COOTTE (J), thése, op.cit, p 205, LE MOINE (M) Traite de droit Aérien , op.cit, p 469.

- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 469، صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص 232 وما يليها.

[3] T.BRUXELLES, 06/05/1950, RFDA1950, p 411 ets.

على أن الناقل لم يتخذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، وبالتالي يتحمل الناقل مسؤولية الضمان.[1]

4) القرصنة الجوية (La piraterie aérienne):

تعتبر القرصنة الجوية مظهر من مظاهر الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، تأخذ شكل تحويل الطائرات إلى وجهة أخرى غير الوجهة التي حددها الناقل الجوي.[2]

وقد اعتبر بعض الفقهاء من بينهم du pontavice "القرصنة الجوية" إحدى صور القوة القاهرة، والتي يستطيع الناقل الجوي التمسك بها لدفع المسؤولية عنه مادام أنها غير متوقعة ويستحيل على الناقل دفعها، أي أن يكون هذا الناقل في وضع يستحيل عليه اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر. وفي نفس الوقت يجب أن يكون قد قام بما هو لازم لتفادي حدوث مثل هذا الضرر، بحيث إذا كانت هذه القرصنة ناتجة عن تقصيره أو خطأه أو تقصير أو خطأ تابعيه فإنه لا يستطيع التمسك بها للتخلص من المسؤولية لأن هذا التقصير أو الخطأ من جانبه يجعل عملية القرصنة هاته أمرا متوقعا، وبالتالي ليست من قبيل القوة القاهرة.[3]

وقد أقر القضاء في عديد من الأحكام بأن أعمال القرصنة الجوية والاعتداءات الإرهابية تعد من قبيل القوة القاهرة ينجم عنها إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية على اعتبار أنه استحال عليه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، نجد منها الحكم الصادر عن محكمة باريس في قضية "Barboni V.Air France" والذي قضت فيه المحكمة بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عما أصاب المسافرين من جروح نتيجة إخلاء الطائرة بواسطة

---

[1] محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 139، دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2010 – 2011، ص 138.

[2] المختار بكور، رسالة، المرجع السابق، ص 136 وما يليها.

[3] DU PONTAVICE (E), La piraterie aérienne et effets, RGAE 1969, p 276 ets.

أجهزة الإنقاذ الموجودة عليها إثر إنذار بوجود قنبلة على متنها وأقرت أن ظروف السرعة الضرورية لهذا الإخلاء قد وضعت الناقل في استحالة مطلقة لاتخاذ أية إجراءات أخرى.[1]

كما أقرت المحكمة الفيدرالية الأمريكية في قضية اختطاف طائرة "PAN American" بعد إقلاعها من مطار كراتشي الدولي بباكستان، بعدم مسؤولية شركة الطيران على أساس أنها اتخذت التدابير بالقدر المسموح به من قبل السلطات المحلية وأنه كان من المستحيل على الناقل الجوي اتخاذ المزيد منها لدرء الخطر.[2]

وعليه يعفى الناقل الجوي من المسؤولية الناشئة عن القرصنة الجوية أو الاعتداءات الإرهابية، إذا أثبت أنه استحال عليه اتخاذ التدابير الضرورية لدرئها، أما إذا ثبت لدى المحكمة أن الناقل لم يتخذ الجهد المطلوب لتفادي خطر عمليات القرصنة الجوية فإن مسؤوليته تظل قائمة.[3]

- **ثالثا: خطأ المضرور والعيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة.**

أجاز نظام وارسو – وقانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06- للناقل الجوي التحلل من المسؤولية إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور أو المصاب هو الذي أحدث أو تسبب في إحداث الضرر أو ساعد على وقوعه (أ).

وقياسا على خطأ المضرور تعتبر بالضرورة طبيعة البضاعة أو الأمتعة أو العيب الذاتي فيهما من وسائل دفع مسؤولية الناقل الجوي (ب).

أ) خطأ المضرور:

عالجت اتفاقية وارسو الأصلية –من خلال نص المادة 21 منها[4] المقابلة للمادة 149 من ق.ط.م.ج[5]– خطأ المضرور باعتباره أحد الأسباب التي يمكن للناقل الاستناد إليها لدفع

---

[1] T.G.I Paris, 12/05/1982, RFDA1982, p 355 ets.

[2] In re Hijacking of Pan American World Airwxays, inc on september 5, 1986, 729F, supp, 17 cite par : carroll E, DUBUC, (C-E), les dommages et interest punitifs et la convention de Varsovie ou l'alchimie, op.cit, p 45 ets.

[3] يحي أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 242وما يليها.

[4] تنص المادة 21 من اتفاقية وارسو على أنه: إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

[5] تنص المادة 149 من القانون الطيران المدني: "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة على كون الخسارة صادرة من الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة".

مسؤوليته، إذا أثبت أن الأضرار [1] تمت نتيجة إهمال أو خطأ أو تقصير من قبل الشخص الذي يطالب بالتعويض أو من قبل الشخص الذي يستقي منه مطالبه أو أن هذا الأخير قد ساهم في إلحاق الأضرار، مما يؤدي إلى إمكانية انتفاء مسؤولية الناقل بشكل كامل أو جزئي بالقدر الذي تسبب أو ساهم به هذا الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الإصابة بالأضرار، وإذا كان شخص آخر غير الراكب هو الذي يطالب بالتعويض عن وفاة الأخير، فيمكن أن تنتفي مسؤولية الناقل كليا أو جزئيا بالقدر الذي يستطيع أن يثبت أن الراكب قد تسبب أو ساهم به في الإصابة بالأضرار نتيجة إهماله أو خطأه أو تقصيره.[2]

لم توضح اتفاقية وارسو الأصلية ماهية ونوعية الخطأ الذي يرتكبه المضرور حتى يعفى الناقل من المسؤولية كليا أو يخفف منها،[3] ويرجع ذلك لاختلاف موقف القوانين الداخلية الكبير إزاء أثر خطأ المضرور على مسؤولية المدعي عليه (الناقل) في دعوى المسؤولية، حيث لم يتوصل المؤتمرون في وارسو إلى إرساء حلول موحدة وأحكام موضوعية في هذا المجال، لذلك اكتفت المادة 21 من الاتفاقية بوضع المبدأ العام المتمثل في إعفاء الناقل من المسؤولية أو التخفيف منها في حالة ارتكاب المضرور خطأ، وأحالت إلى أحكام قانون القاضي المعروض عليه النزاع لتحديد أثر خطأ المضرور وحقوق الأطراف المتنازعين.[4]

كما تركت اتفاقية وارسو لقاضي الموضوع أن يقدر –وفقا لقانون بلده– ماهية خطأ المضرور وأثره في مسؤولية الناقل، فإذا كان قانون القاضي يعتبر خطأ المضرور سببا في الإعفاء من المسؤولية، فإن مسؤولية الناقل تنتفي إذا كان خطأ المضرور هو السبب في وقوع الضرر، وإذا كان خطأ المضرور قد ساهم فقط في وقوع الضرر فإن المحكمة تقضي بتخفيف المسؤولية.[5]

---

[1] POURCELET (M), Transport Aérien international et Responsabilité, op.cit, pp 59 et 60, SESSELI (J), thèse, op.cit, p 45.
[2] LITVINE (M), op.cit, pp 204 et 205.
[3] محمد موسى، محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص 144 وما يليها.
[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 150.
[5] C-A - Paris ,2/4/1971, RFDA 1971, p 173.
C-A - Paris 14/11/1974, RFDA 1975, p 60.

ويقصد بإثبات خطأ المضرور، أن يثبت الناقل أن "فعل" المضرور أو سلوكه يشكل خطأ في نظر المحكمة المعروض عليها النزاع، فلا يكفي أن يثبت الناقل أن المضرور قد ارتكب "فعلا" معينا، أو أنه قد سلك سلوكا ما، وإنما يتعين أن يشكل هذا "الفعل" أو "السلوك" خطأ في نظر قانون المحكمة المعروض عليها النزاع، إذ يرتبط دفع المسؤولية –طبقا للمادة 21 من الاتفاقية– بخطأ المضرور وليس بفعله، لأن فعل المضرور أو سلوكه المجرد من الخطأ لا أثر له على مسؤولية الناقل. [1]

ويشترط في الفعل الصادر من المضرور (سواء الراكب إذا تعلق الأمر بنقل أشخاص، أو المرسل أو المرسل إليه إذا تعلق الأمر بنقل البضائع) حتى يشكل خطأ يجب أن يصدر عن شخص عاقل ومميز، وأن يكون هذا الفعل خارجا عن المألوف،[2] والعبرة في ذلك تكون بمعيار الرجل الحريص الذي يتصرف ليقي نفسه من الضرر، وهو معيار موضوعي لا يعتد فيه بشخص المضرور إذ قد يكون هذا الأخير شخصا مهملا،[3] كذلك يشترط في خطأ المضرور الذي يؤدي إلى تحلل الناقل من المسؤولية أن يكون هذا الخطأ غير متوقع ولا يمكن دفعه بواسطة الناقل أو تابعيه، إذ لو كان هذا الخطأ ممكن دفعه وتوقعه، فإن الناقل يكون مسؤولا لتقصيره في تلافي ما قصر فيه المضرور،[4] فلو كانت البضاعة مثلا سيئة التغليف على نحو ظاهر ولم ينبه الناقل المرسل لإعادة حزم البضاعة وتغليفها فإن الناقل بقبوله نقل البضاعة بحالتها يكون مقصرا ولا يمكنه أن يتمسك بخطأ المرسل،[5] أما إذا كانت البضاعة في شكل طرود مغلقة وكانت تحتوي على مواد قابلة للاشتعال ليس في مقدور الناقل اكتشاف خصائصها التي أخفاها عنه المرسل، فإن هذا الأخير وحده الذي يتحمل تبعة احتراق البضاعة، لأن ذلك يعتبر خطأ المرسل وهو خطأ لا يمكن توقعه ولا دفعه من قبل الناقل.[6]

---

[1] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 164.

[2] LOKO-BALOSSA (E- J), these, op.cit, p 220 ets.

[3] صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص 266 وما يليها.

[4] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 296 و314.

[5] محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 164.

[6] ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية- القاهرة- 1966، المرجع السابق، ص 305.

وقد طبق القضاء هذه الوسيلة من وسائل دفع مسؤولية الناقل في حوادث عديدة، حيث حكم بعدم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي أصابت أذن الراكبة نتيجة ارتفاع الضغط داخل الطائرة، تأسيسا على أن الراكبة كانت تعلم مسبقا بمرض أذنيها، وكان يتعين عليها أن توخي الحذر، حيث لا يتطلب من شركات الطيران إخضاع ركابها لفحص طبي سابق لمعرفة مدى إمكان تحملهم السفر بهذه الوسيلة.[1]

كذلك قضى بعدم مسؤولية الناقل عن رفضه راكبا، لا يحمل بطاقة الصعود إلى الطائرة لإهمال الراكب عند وصوله إلى المطار في التحري عن الإجراءات الواجب استيفائها للصعود إلى الطائرة.[2]

كما قضى بانتفاء مسؤولية الناقل عن عدم السماح لراكب بالهبوط في دولة الوصول لإهماله في التزود بالوثائق المطلوبة لدخول هذا البلد،[3] أو لعدم اتخاذ الراكبة الإجراءات اللازمة لدخولها إلى انجلترا مصحوبة بكلبها.[4]

أما في نقل البضائع، فقد تم الحكم بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن هلاك شحنة من النحل، نتيجة لتأخير المرسل في شحنها وخطئه في طريقة هذا الشحن،[5] كما حكم بعدم مسؤولية الناقل عن ضياع البضاعة المحتجزة من قبل السلطات الجمركية نتيجة عدم اكتمال الوثائق والمستندات الخاصة بها.[6]

وفي الأخير لم يأتي بروتوكول لاهاي بأي تعديل على نص المادة 21 من اتفاقية وارسو 1929.

---

[1] - C- A- PAU (C.A) 03/07/1986, RFDA 1986, p 440 ets (pironneau C./Air inter).
[2] T.C. Seine, 05/11/1962, RFDA 1963, p 105 (société Bellonger Jenet C./Air inter).
[3] C.A. Paris (1e ch B), 23/01/1981, RFDA 1981, p 227 ets (cameroun Air-Lines C./cochin).
[4] T.G.I du HAVRE, 12/06/1986, RFDA (1986) p 446 et (Dame Duffy C./Ste Brit Air).
[5] Aix-en-provence, 31/01/1952, RFDA 1952, p 59
[6] Cour Suprême d’Allemagne, 9/10/1964, Z.L.W, 1965, p 167.
مشار إليه في مرجع: رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 59.

ب) العيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة:

قد يرجع هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة إلى عيب كامن فيها كقابليتها للتحلل أو التعفن دون تدخل أي عامل آخر، كالورود والخضروات والفواكه واللحوم والأسماك الطرية التي لا تتحمل النقل لفترة طويلة، أو السوائل التي تحدث بها تفاعلات كيماوية...إلخ[1]

ولم تنص اتفاقية وارسو على العيب الذاتي في البضاعة كوسيلة يدفع بها الناقل الجوي مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب كل من البضائع أو الأمتعة، إلا أن حكمها مستفاد ضمنيا من الجملة الأخيرة للفقرة الأول من المادة 20 من الاتفاقية.

وقد تدارك بروتوكول لاهاي 1955 هذا النقص –من خلال نص المادة 12 منه التي أضافت فقرة جديدة للمادة 23 من الاتفاقية– وأكد صراحة على حق الناقل الجوي في اشتراط إعفاءه من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.[2]

ولكي يؤدي العيب الذات في البضاعة والأمتعة إلى إسقاط مسؤولية الناقل، لابد من توافر عنصري كل سبب أجنبي، أي يكون من غير الممكن توقع الحادث ولا تلافي وقوعه، أما إذا كان على علم، أو كان عليه أن يعلم بالعيب الذاتي في البضاعة أو الأمتعة المنقولة وأن هذا العيب يؤدي إلى حصول ضرر، فإنه يكون مسؤولا عن خطئه هذا.[3]

ويقع على الناقل عبء إثبات أن البضاعة كانت معيبة في حد ذاتها، وأن ذلك هو السبب في هلاكها، ولم يكن في مستطاعه الحيلولة دون وقوع التلف بما لديه من الوسائل العادية، كما أنه بذل مجهود الناقل الحريص لحصر الضرر في أقل نطاق ممكن حتى يقلل من الخسائر.[4]

[1]ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 349.
[2] تنص المادة 12 من بروتوكول لاهاي على أن: "لا تنطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ عن طبيعة البضاعة المنقولة أو من عيب ذاتي فيها".
[3] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 537.
[4] MAG DE LENAT (J.L), le fret aérien, thèse pour le doctorat Université d'AIX-MARSELLE, 1975, p 158.

وتطبيقا لذلك قضى القضاء الفرنسي بإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن الضرر الناجم عن عيب البضاعة الذاتي بما فيها المواد الغذائية القابلة للتلف والحيوانات الحية، وتشمل التغطية أيضا البضائع الهشة أو القابلة للكسر والبضائع الخطرة، بشرط أن يثبت الناقل في كافة الأحوال وجود العيب الخفي، وهو أمر يبدو على قدر كبير من الصعوبة في بعض الأحيان.[1]

كما يمكن للناقل التحلل من المسؤولية، في حالة نقص وزن البضاعة أو حجمها نتيجة لطبيعتها الخاصة منذ تسلم الناقل لها حتى تسليمها.[2]

وقد استحدث بروتوكول لاهاي 1955 –من خلال المادة 12 منه– حكما جديدا بالنسبة للعيب الذاتي في البضاعة أو طبيعتها، أجاز من خلاله للناقل أن يشترط في عقد النقل إعفاءه من المسؤولية عن الضرر الناشئ من طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.[3]

أما المشرع الجزائري فلم يساير المشرع الدولي في هذه المسألة، بل نص صراحة من خلال نص المادة 148 فقرة 2 من ق.ط.م.ج، على أن "لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن نقل الأمتعة والشحن، إذا برهن أن الخسارة ناتجة عن عيب في البضاعة ذاتها". ومن خلال هذا النص يكون المشرع الجزائري قد تبنى الإعفاء القانوني كسبب لنفي الناقل مسؤوليته، خلافا لما هو مقرر في قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية (الملغى) الذي تبني نظام الإعفاء الاتفاقي المنصوص عليه في المادة 78 والتي كانت تقرر أنه: "باستثناء الشروط المتعلقة بالخسائر التي يمكن أن تنتج عن طبيعة الأشياء المنقولة أو عن عيب خاص بها، يعد كل شرط آخر يرمي إبراء ذمة الناقل من المسؤولية أو إلى إقامة حد أدنى من الحدود المضبوطة بموجب هذا القانون ملغى ودون مفعول...".

---

[1] -C-A Paris, 06/05/1976, BT 1976, p 285.

[2] -C-A Paris 30/5/1975, BT 1975, p 299.

[3] تنص المادة 12 من بروتوكول لاهاي (والتي أضافت فقرة جديدة للمادة 23) على أنه: "لا تطبق الفقرة الأولى من هذه المادة على البنود المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضاعة المنقولة أو عيب ذاتي فيها".

➢ **رابعا: حدوث الضرر بسبب الخطأ الملاحي.**

كانت الفقرة الثانية للمادة 20 من اتفاقية وارسو الأصلية تقضي بأن الناقل لا يكون مسؤولا في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد عن خطأ في القيادة أو في تسيير الطائرة أو ملاحتها، وأنه هو وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر.[1]

إلا أن هذا الدفع مقصور فقط على نقل البضائع والأمتعة دون نقل الركاب، وهو مستوحى من نص المادة الرابعة الفقرة الثانية من معاهدة سندات الشحن الموقعة في بروكسل عام 1924 الخاص بدفع مسؤولية الناقل البحري عن الخطأ الملاحي والخطأ في إدارة السفينة.[2]

ويقصد بالخطأ الملاحي، الأخطاء المتعلقة بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة، إقلاعا وهبوطا أو طيرانا، فيعتبر خطأ ملاحيا الارتفاع بالطائرة اعتمادا على حاسة النظر دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة في الأجهزة الفنية، مما يترتب عليه اصطدام الطائرة بجبل تعذرت رؤيته على قائد الطائرة نظرا لكثافة الضباب، ويعتبر خطأ ملاحيا أيضا، الانحراف عن الممر المهيأ لاستقبال الطائرة، كما يكون الناقل الجوي مسؤولا عن خطأ قائد الطائرة الملاحي إذا لم يكن حائزا لشهادة خاصة بطراز الطائرة التي يقودها، أو إذا لم يكن طاقم الطائرة مزودا بالخرائط والأجهزة اللازمة لتأمين سلامة الملاحة الجوية.[3]

وعليه يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر الذي لحق البضاعة أو الأمتعة، نجم من خطأ في قيادة الطائرة أو خطأ في الإرشاد أو خطأ يتعلق بالملاحة الجوية

[1] تنص الفقرة الثانية من المادة 20 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه: "لا يكون الناقل مسؤولا في حالة نقل البضاعة والأمتعة إذا أثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ في الإرشاد أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة وأنه قد اتخذ هو وتابعوه في مختلف النواحي الأخرى كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر".

[2] عمر فؤاد عمر، إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 2000، ص 128 وما يليها.

[3] LITVINE (M), op.cit, p259, POURCELET (M) Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, pp 68 et 69.

بصفة عامة، حيث تقوم هذه المسؤولية على أساس فكرة تقسيم المخاطر، فيتحمل المرسل أو المرسل إليه، المخاطر الناجمة عن أخطاء تقع في عمليات الملاحة الجوية كقيادة الطائرة أو إرشادها، بينما يتحمل الناقل مخاطر الأخطاء التي تقع بمناسبة المحافظة على البضاعة أو الأمتعة أي الأخطاء التجارية.[1]

ولقد انتقد الفقه حكم اتفاقية وارسو بجعل الخطأ الملاحي مبررا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية خاصة أنه يفرق بين نقل الركاب من جانب ونقل البضائع والأمتعة من جانب آخر، فضلا عن مراعاته جانب الناقل على حساب الشاحن، ذلك أن الناقل إذا كان بعيدا عن قائد الطائرة وأفراد طاقمها، فإن الشاحن أيضا بعيد عنهم، وإذا كان لابد أن أحدهما يتحمل نتائج أخطاء الملاحة الجوية، فإن الناقل هو الذي يجب أن يتحملها باعتباره متبوعا، كما هو الشأن في نقل الركاب.[2]

لذلك ألغى بروتوكول لاهاي لعام 1955 هذه الوسيلة أو هذا الدفع بالنسبة للنقل الجوي، فسوى بذلك بين نقل الركاب ونقل الأمتعة والبضائع بالنسبة لطرق الدفع التي يملكها الناقل للتحلل من مسؤوليته، والسبب في هذا الإلغاء يعود إلى كثرة الانتقادات التي وجهت إلى هذه الوسيلة أو الدفع كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية.[3]

---

[1] نهاد السباعي، رزق الله أنطاكي، موسوعة الحقوق التجارية – الجزء السابع*- الحقوق الجوية، مطبعة جامعة دمشق، 1962، ص 251.

[2] CONSTANTINOFF (J), La prévision de la convention de VARSOVIE et la responsabilité du transporteur Aérien, RFDA 1970, p 393 ets.

[3] طبقا للمادة العاشرة من بروتوكول لاهاي 1955، أصبحت قواعد الإعفاء من المسؤولية خاضعة فقط لنص الفقرة الأولى من المادة 20 من اتفاقية وارسو الأصلية.

الفرع الثاني:

موقف البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929 (المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955) من طرق دفع المسؤولية.

ترتبط طرق دفع المسؤولية ارتباطا وثيقا بطبيعة الأساس الذي تقوم عليه، فإذا كانت المسؤولية في كل من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي لعام 1955 تقوم على أساس قرينة الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي وأن طريقة نفي هذه القرينة تكون بتقديم الناقل الجوي الدليل على اتخاذه هو وتابعيه التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، فإذا أثبت اتخاذه لهذه التدابير أو استحالة اتخاذه لها استطاع دفع المسؤولية عن عاتقه، لكن مع اعتناق المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي، فقد تغيرت هذه الطرق مع التعديلات التي أجريت على اتفاقية وارسو، فما هو موقف البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو من طرق دفع المسؤولية؟

للإجابة على ذلك نقسم هذا الفرع إلى ما يلي:

- أولا: موقف اتفاق مونتريال لعام 1966.
- ثانيا: موقف بروتوكول جواتيمالا 1971.
- ثالثا: موقف بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.

➢ أولا: موقف اتفاق مونتريال 1966.

عدل اتفاق مونتريال 1966 اتفاقية وارسو تعديلا جوهريا بأن جعل مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب مسؤولية موضوعية قوامها فكرة المخاطر أو حمل التبعة محل المسؤولية الشخصية القائمة على فكرة الخطأ المفترض من جانب الناقل، لذلك لم يعد أمام الناقل من طريق للتخلص من المسؤولية الموضوعية التي وضعت على عاتقه –

بمقتضى اتفاق مونتريال- سوى الاستناد إلى نص المادة 21 من اتفاقية وارسو أي إقامة الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المضرور،[1] وبالتالي أصبح من غير المقبول أن يستند الناقل إلى نص الفقرة الأولى من المادة 20 للتحلل من المسؤولية،[2] ولا يستطيع دفع مسؤوليته بإقامة الدليل على اتخاذه وتابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذ ذلك، لأن مجال إعمال هذه المادة يقتصر على المسؤولية المبنية على فكرة الخطأ دون الخطر.[3]

لكن يشترط لتطبيق هذا الاتفاق أن يكون النقل دوليا -وفقا لاتفاقية وارسو- تكون إحدى نقاط القيام أو الوصول أو الرسو الجوي واقعة على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، مما يؤدي إلى التفرقة والإخلال بمبدأ المساواة بين الأطراف أمام المرفق العام، حيث تترتب عنه نتائج غريبة تكمن في اختلاف طرق دفع مسؤولية الناقل باختلاف نقطة قيام ووصول الركاب في رحلة واحدة من رحلات نفس الطائرة، فالمسؤولية تكون موضوعية إذا وقعت نقطة القيام أو الوصول أو العبور في مطار أمريكي لا يمكن لناقل دفع مسؤوليته إلا عن طريق إثبات خطأ المضرور، بينما تكون -في غير هذه الحالات- مسؤولية عقدية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، من خلالها يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته وفقا لطرق دفع المسؤولية المقررة في المادة 21 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.[4]

ويجب الإشارة إلى أن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الأخرى -مثل المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة أو الأضرار الناجمة عن التأخير- قد أبقاها اتفاق

---

[1] POURCELET(M), l'Accord du 4 mai 1966, sur les limites de responsabilité, dans le transport aérien international de passagers, op-cit, p 247 ets.

[2] ورد في اتفاق مونتريال 1966 حول إعفاء الناقل من المسؤولية ما يلي: "2- ليس للناقل، فيما يختص بدعاوى التعويض الناشئة عن وفاة راكب أو جرحه أو إصابته بأي أذى بدني آخر، أن يتمسك بأي دفع مما ورد في المادة 20 فقرة أولى، من اتفاقية وارسو أو من تلك الاتفاقية، كما عدلت في بروتوكول لاهاي".

[3] DEJUGLART (M), Traité de droit Aérien, T1, édition par DUPONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLIER (J.M), op.cit, p 1199.

[4] MANKIEWICZ (R.H), Le Statut de l'arrangement de Montréal, Mai 1966, et la décision C.A.B 13 Mai 1966, concernant la responsabilité de certains transporteurs aériens a l'égard de leurs passagers, op.cit, p 384 ets.

مونتريال دون تعديل أي قائمة على أساس الخطأ المفترض،[1] بالتالي بقي للناقل الحق في دفعها وفقا للطريقين المشار إليهما وهما:

أ) اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة اتخاذها.

ب)خطأ المضرور.

- **ثانيا: موقف بروتوكول جواتيمالا 1971.**

لم يكن اتفاق مونتريال 1966، إلا ترضية مؤقتة للولايات المتحدة الأمريكية، فقد واصلت المنظمة الدولية للطيران المدني جهودها، حتى انتهت إلى بروتوكول جواتيمالا 1971، الذي عدل تعديلا أساسيا في أحكام اتفاقية وارسو الخاصة بنقل الأشخاص وأمتعتهم.[2]

ولقد تبنى هذا البروتوكول –في مجال المسؤولية عن نقل الركاب والأمتعة– المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو أمتعتهم وذلك فيما يتعلق بالوفاة أو الإصابة أو فقد أو تلف الأمتعة، تقوم بقوة القانون فور حدوث ضرر للراكب أو أمتعته[3] ولا يستطيع التخلص منها إلا للأسباب التالية:

أ) وسائل دفع المسؤولية عن الضرر الذي يلحق الراكب:

لما كانت مسؤولية الناقل الجوي –في هذا الشأن– هي مسؤولية موضوعية فقد حدد بروتوكول جواتيمالا 1971 الوسائل التي يستطيع بمقتضاها الناقل دفع مسؤوليته عن هذه الأضرار وهي:

---

[1]طالب موسى حسن، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 144 و145.

[2] MANKEWICZ (R.H), Le protocole de Guatemala du 8 Mars 1971, op.cit, p 15 ets.

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 154.

1) الحالة الصحية للراكب:

يعفى الناقل من المسؤولية –استنادا لنص الفقرة الأولى للمادة الرابعة من هذا البروتوكول–[1] إذا أثبت أن الضرر قد نشأ بسبب الحالة الصحية للراكب دون سواها، كأن يكون مريضا مرضا شديدا أو مصابا بجرح خطير أو شيخا طاعن في السن، أما إذا أثبت الناقل أن الحالة الصحية للراكب قد ساهمت مع خطئه في إحداث الضرر مهما كانت درجة المساهمة، فلا يعفى الناقل من المسؤولية كليا أو جزئيا، بل يسأل وحده عن الضرر.[2]

2) خطأ المصاب:

يؤدي هذا الخطأ إلى إعفاء الناقل من المسؤولية كليا أو جزئيا –استنادا لنص المادة السادسة من هذا البروتوكول– إذا ثبت على أن خطأ الراكب هو السبب الوحيد في إحداث الضرر أو إذا كان قد ساهم مع فعل الناقل الجوي في إحداث الضرر.[3]

وإذا رفعت دعوى التعويض من ورثة المضرور، فإنه –وفقا للمادة السابعة من هذا البروتوكول–[4] يحق للناقل الجوي أن يتمسك في مواجهة رافع الدعوى بخطأ المضرور من حيث أثره بإعفاء كلي أو جزئي من المسؤولية أو أنه قد ساهم في إحداثه، فيعفى آنذاك من جزء من المسؤولية على قدر هذه المساهمة،[5] وقد تبنى بروتوكول جواتيمالا في هذا الحكم الجديد المبدأ الذي تقرره المادة السادسة من اتفاقية روما لعام 1952 بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة للأغيار على السطح.[6]

---

[1] تنص الفقرة الأولى للمادة الرابعة من بروتوكول جواتيمالا 1971 (المعدلة للمادة 17 من اتفاقية وارسو 1929) على أنه: "يسأل الناقل عن الضرر الحاصل في حالة وفاة راكب أو إصابته بأي أذى، على شرط واحد هو أن تكون الواقعة التي سببت الوفاة أو الإصابة البدنية ناجمة فقط عن الحالة الصحية للراكب".

[2] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 304.

[3] فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 432.

[4] المادة السابعة من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة للمادة 21 من اتفاقية وارسو لعام 1929.

[5] Tosi (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 95 ets.

[6] محمود مختار أحمد محمد بريري – الأساس القانوني للمسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على السطح- مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، سبتمبر-ديسمبر، 1978، السنة الثامنة والأربعين، ص 652.

ب) وسيلة دفع المسؤولية عن الضرر الذي يلحق الأمتعة:

للناقل أن يدفع مسؤوليته عن الضرر الذي يلحق أمتعة الراكب –وفقا لنص المادة 4 فقرة 2 من هذا البروتوكول–[1] متى أثبت أن هذا الضرر يرجع فقط إلى طبيعة الأمتعة أو عيب ذاتي فيها، كأن تحتوي هذه الأمتعة سوائل انسكبت داخل الحقائب فأتلفت ما فيها.

فطبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها هي الوسيلة الوحيدة التي من خلالها يمكن للناقل دفع مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب أمتعة الراكب بشرط ألا يكون قد ساهم مع هذا السبب سببا آخر في إحداث الضرر، فإن ساهم مع طبيعة الأمتعة أو العيب الذاتي فيها سبب آخر، سواء كان هذا السبب في خطأ الناقل أو القوة القاهرة أو فعل الغير، فإن الناقل يتحمل المسؤولية كاملة.[2]

أما مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير في عملية نقل الركاب وأمتعتهم أو تلف وهلاك أو ضياع البضاعة أو تأخيرها فقد ظلت كما هي في اتفاقية وارسو 1929، فهي مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، لذلك يعفى الناقل من المسؤولية –طبقا للمادة 5 من بروتوكول جواتيمالا 1971 التي عدلت نص المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929– عن الأضرار الناجمة عن تأخير الركاب وأمتعتهم أو هلاك أو ضياع أو تلف البضاعة أو تأخيرها وفقا لطرق الإعفاء التي حددتها المادة 20 من اتفاقية وارسو 1929 السالفة الذكر.

- **ثالثا: موقف بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.**

تتفق المبادئ التي أخذ بها بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 في مجال المسؤولية عن نقل البضائع بالجو مع تلك التي تبناها بروتوكول جواتيمالا 1971 في مجال نقل

[1] المادة الرابعة- فقرة 2 – من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة للمادة 17 –فقرة 2- من اتفاقية وارسو الأصلية.
[2] FLORIO (J.G), these, op.cit, pp 34 et 35.

الأشخاص والأمتعة من حيث التيسير على المضرورين باعتناق مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة في حالات هلاك أو تلف أو ضياع البضائع طالما حدثت الواقعة المسببة للضرر أثناء فترة النقل الجوي –استنادا لنص المادة 4 من هذا البروتوكول– دون المسؤولية عن التأخير نظرا لطابع التأخير الخاص والآثار التي تترتب عليه.[1]

وقد انعكس هذا الأساس على طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي، حيث فقدت المادة 20 من اتفاقية وارسو أهميتها، حيث لم يعد بإمكان الناقل الجوي دفع مسؤوليته عن طريق إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر، أو استحال عليهم اتخاذها، ولا يستطيع دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضائع يرجع إلى واحد من حالات أربع التي عددها البروتوكول على سبيل الحصر[2] –من خلال نص المادة 4 فقرة (3) من هذا البروتوكول–[3] والتي تتمثل في:

أ. طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها.

ب. سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص غير الناقل أو أحد تابعيه.

ج. إذا كان الضرر راجعا إلى عمل من أعمال الحرب أو إلى نزاع مسلح.

د. إذا كان الضرر راجعا إلى عمل من أعمال السلطة العامة المتعلقة بدخول أو خروج أو مجرد عبورها.

وعليه فإن هذا البروتوكول يعد آخر حلقات التطور في الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، حيث أصبحت مسؤولية الناقل الجوي بعد بروتوكول جواتيمالا 1971، وبروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 مسؤولية موضوعية قوامها الخطر أو تحمل التبعة، وذلك في

---

[1] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 317.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 157.

[3] المادة 4 فقرة 3) من بروتوكول مونتريال 1975 الرابع. المعدلة للمادة 18 من اتفاقية وارسو 1929.

حالتي نقل الركاب وأمتعتهم ونقل البضائع، وما ترتب عنه من تضيق في طرق الإعفاء من المسؤولية،[1] ويرجع ذلك للتطور العلمي المذهل في فن وصناعة الطيران، والنمو الكبير في حجم حركة النقل الجوي الدولي، بحيث لم يعد من المقبول تبرير نظام المسؤولية الشخصية الذي يقف إلى جانب الناقل على حساب عملائه بتوسيع نطاق طرق دفع المسؤولية، بينما بقيت مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير في عملية النقل فقد بقيت مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي.[2]

المطلب الثاني:

طرق دفع المسؤولية في ظل اتفاقية مونتريال 1999.

تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعا لتطور الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي وطبيعة هذه المسؤولية منذ اتفاقية وارسو وبروتوكولاتها المعدلة حتى اتفاقية مونتريال 1999، التي لم تأخذ بأساس قانوني وحيد تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي، بل بالعديد من الأسس القانونية التي يرتبط تحديدها بموضوع النقل ونوع الضرر الحاصل، ولما كان تحديد طرق دفع المسؤولية يرتبط بتحديد أساسها القانوني، فإن تنوع هذه الأسس أدى إلى تعدد طرق دفع المسؤولية، حيث فرقت بين طرق دفع المسؤولية في نقل الركاب ونقل البضائع ونقل الأمتعة.

لذلك سنقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع نبين فيها طرق دفع المسؤولية على النحو الآتي:

- الفرع الأول: طرق دفع المسؤولية في نقل الركاب.
- الفرع الثاني: طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة.
- الفرع الثالث: طرق دفع المسؤولية في حالة التأخير في النقل.

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 337.

[2] GUILLAUME (G), Les apportées en 1975 au régime de responsabilité des transporteurs aérien de Marchandises par le protocole N° 4, de Montréal, op.cit, p 111 ets.

الفرع الأول:

طرق دفع المسؤولية في نقل الركاب.

أوجدت اتفاقية مونتريال 1999 نظاما جديدا لم يكن موجودا أصلا في نظام وارسو، من خلاله قسمت –وفقا للمادة 21 منها– الأضرار التي تحدث نتيجة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية وفقا لقيمة هذه الأضرار إلى مستويين "Two Tier System" بغرض تحقيق توازن مصالح شركات الطيران من ناحية ومستعملي الطائرة من المسافرين من ناحية أخرى، فوفقا للمادة 21 من اتفاقية مونتريال تختلف مسؤولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن وفاة الركاب أو إصابتهم بأي أدى جسماني، وفقا لقيمة الأضرار الحاصلة، التي تنقسم إلى مستويين:

المستوى الأول: إذا كانت قيمة الأضرار لا تتجاوز مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، فإنه يسأل مسؤولية موضوعية.

المستوى الثاني: أما إذا كانت قيمة الأضرار تتجاوز مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، فإن الناقل يسأل مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض.

ومن ثم تختلف طرق دفع المسؤولية التي يحق للناقل التمسك بها دفع مسؤوليته من مستوى إلى آخر، والتي تتمثل فيما يلي:

- **أولا: طريقة دفع المسؤولية عن أضرار المستوى الأول**

يكون الناقل الجوي مسؤولا عن تعويض الأضرار التي تصيب الراكب دونما حاجة إلى إثبات خطأ الناقل، أي أن مسؤولية الناقل الجوي في هذا المستوى مسؤولية موضوعية قائمة على فكرة الضرر أو الخطر وتحمل التبعة، ويتحقق ذلك عندما يكون مبلغ التعويض عن الضرر المطالب به لا تتجاوز قيمته مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، ولا

يستطيع الناقل الجوي التخلص من المسؤولية –في هذه الحالة– إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى فعل المضرور نفسه أو ساهم في حدوثه،[1] لهذا السبب فقط يعفى الناقل الجوي من المسؤولية كليا أو جزئيا، فإذا كان خطؤه هو وحده المسبب للضرر أعفي الناقل كليا من المسؤولية، أما إن كان قد ساهم مع خطأ الناقل في حدوثه، أعفي الناقل جزئيا من المسؤولية بقدر هذه المساهمة، والعبرة في هذه الحالة ليست بدرجة جسامة كل خطأ بالنسبة إلى الآخر، بل بمدى مساهمة كل منهما في إحداث الضرر.[2]

وعليه فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد تجاوزت بروتوكول جواتيمالا 1971 في هذا الشأن، حيث حرمت الناقل الجوي من التمسك بدفع المسؤولية في حالة نشوء الضرر عن الحالة الصحية للراكب، بحيث لم يعد أمام الناقل سوى طريق واحد لدفع مسؤوليته وهو خطأ المضرور،[3] الأمر الذي يأتي في مصلحة الراكب، ويتماشى مع فكرة المسؤولية الموضوعية التي تقتضي حصر طرق دفع المسؤولية في أضيق نطاق.[4]

- **ثانيا: طرق دفع المسؤولية عن أضرار المستوى الثاني.**

أما إذا كانت قيمة المطالبة في الدعوى بشأن وفاة الراكب أو إصابته تتجاوز مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، فإن مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار هذا المستوى تكون مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي، بحيث لا يجوز له دفع هذه المسؤولية إلا في الأحوال الآتية:

أ) انتفاء خطأ أو إهمال أو امتناع الناقل:

يقع على عاتق الناقل الجوي عبء إثبات أن الضرر لم ينشأ عن الخطأ أو الإهمال أو الامتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه –وفقا للمادة 21 ف 2/أ من الاتفاقية–

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 145.

[2] FOLLIOT (M.G), La modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur, op- cit, p 425.

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 160.

[4] MERCADAL (B), Transports Aériens, Rép.com, Dalloz, 2000, N°209.

ويكون إثبات ذلك وفق معيار موضوعي هو معيار الناقل الحريص الذي يوجد في نفس ظروف المدعى عليه.[1]

وعليه فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد خففت من حدة الإثبات المفروضة على الناقل ليتخلص من المسؤولية، فهي لم تتطلب منه –كما هو الأمر في ظل اتفاقية وارسو– أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو كان من المستحيل اتخاذها، بل أجازت له –من أجل دفع المسؤولية– أن يثبت أن الضرر لم ينشأ عن خطأ أو إهمال، أو امتناع منه أو من تابعيه،[2] وذلك على عكس ما فعلته بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التأخير في النقل، وهذا الأمر يأتي في صالح الناقل الجوي حيث يكون دفع المسؤولية –في هذه الحالة– أيسر بالنسبة للناقل ويستطيع إثباتها.[3]

ب) الخطأ أو الإهمال أو الامتناع من جانب الغير:

يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته عن الحادث الذي تعرض له الراكب،والمطالب بالتعويض عنه بمبلغ يزيد عن مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، عندما يثبت أن الحادث قد تم بخطأ أو إهمال أو امتناع من الغير لوحده دون أن يشاركه بهذا الخطأ أو الإهمال أو الامتناع أو يساهم فيه الناقل، أما إذا أن خطأ الناقل أو تابعيه قد ساهم مع خطأ الغير في إحداث الضرر، فلا يعفى الناقل من المسؤولية أيا كانت درجة هذه المساهمة، ومن ثم يلزم وحده بتعويض الضرر.[4]

ويشترط في الغير لكي يؤدي خطؤه أو إهماله أو امتناعه إلى دفع المسؤولية عن الناقل، ألا يكون من الأشخاص الذين يستخدمهم هذا الأخير في تنفيذ عملية النقل، بل يجب أن يكون أجنبيا عنه، بحيث لا تربط بينهما أي علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف في تنفيذ

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 45.
[2] عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 281.
[3] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 205.
[4] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 337.

عملية النقل،[1] ولذلك لا يأخذ وصف الغير تابعو الناقل على الأرض الذين يعملون في المطارات، كالمستخدمين الذين يستعين بهم لإتمام إجراءات التسجيل وتسهيل عمليات الصعود إلى الطائرة أو النزول منها، أو أولئك المتواجدون على متن الطائرة كقائد الطائرة والمضيفين.[2]

ج) الخطأ أو الإهمال أو الامتناع من جانب الشخص الذي يطالب بالتعويض:

تنص المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه:« إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه، إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفى الناقل كليا أو جزئيا من مسؤوليته تجاه المطالب بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه، وإذا تقدم بطلب التعويض عن وفاة الراكب أو إصابة شخص آخر غير الراكب، يعفى الناقل كذلك كليا أو جزئيا من مسؤوليته بقدر ما يثبت أن حدوث الضرر أو الإسهام في حدوثه قد حصل نتيجة إهمال أو خطأ أو امتناع هذا الراكب....»

وعليه فإن المادة 20 من الاتفاقية، والتي تمثل سببا عاما من أسباب الإعفاء من جميع أنواع المسؤولية في اتفاقية مونتريال، تمكن الناقل الجوي من التخلص من المسؤولية كليا أو جزئيا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه.[3]

---

[1] مصطفى قطان، مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها، عدم ذكر دار النشر، الطبعة الأولى، 2006، ص 29 و30.
[2] SASSEVILLE (H), La responsabilité CIVILE du contrôleur aérien, RFDA 1985, p 277 ets, GARNAULT (F), réflexions sur la responsabilité des organismes de contrôle de la circulation aérienne, RFDA 1984, p 370 ets.
[3] GATES (S), La convention de Montréal de 1999, op, cit, p 445, SCHILLER (R) de la convention de Varsovie a la convention de Montréal, RFDAS 1999, p 474.

الفرع الثاني:

طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة.

أخذت اتفاقية مونتريال 1999 بالمسؤولية الموضوعية للناقل الجوي القائمة على أساس المخاطر أو تحمل التبعة، وذلك في حالة الأضرار الحادثة للبضائع والأمتعة المسجلة من تلف أو ضياع أو تعيب، وهو نفس الأساس المتبع في ظل بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 الرابع بالنسبة لنقل البضائع، وبروتوكول جواتيمالا 1971 بالنسبة لنقل الأمتعة المسجلة.

أما بالنسبة للأمتعة غير المسجلة، فقد جعلت الاتفاقية مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيبها مسؤولية شخصية قوامها الخطأ التعاقدي واجب الإثبات.

ولما كان تحديد طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة يرتبط بتحديد أساسها القانوني، فإن تعدد هذه الأسس أدى إلى تنوع طرق دفع المسؤولية والتي يمكن حصرها في:

- **أولا: طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع.**

انعكس الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة على الطرق التي بموجبها يمكن للناقل الجوي دفع مسؤوليته بإرجاع الضرر إلى واحد من خمسة أسباب عددت المادة 18 من اتفاقية مونتريال 1999 الأربعة الأولى، والتي تتمثل في:

1) وجود خلل كامن في تلك البضائع أو بسبب نوعيتها أو وجود عيب ذاتي فيها.
2) سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه.
3) عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح.
4) إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها.[1]

[1] PAULIN (C), Droit des transports, édition LITEC, Paris, 2005, p 254, LAMY Transport, T2, 2015, N° 1215.

وهي نفس طرق دفع المسؤولية التي أقرها بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 من خلال نص المادة 4 فقرة 3 منه.

أما الحالة الخامسة فقد نصت عليها المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999 تعفي الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن، أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه.[1]

وهو سبب عام تنتفي به مسؤولية الناقل الجوي الدولي في جميع صورها بما في ذلك حالة نقل البضائع (أو الأشخاص أو الأمتعة أو في حالة التأخير)، وذلك بغض النظر عما إذا كانت مسؤولية الناقل موضوعية أو شخصية.[2]

لكن يعاب على هذه الاتفاقية أنها أقامت مسؤولية الناقل في حالة نقل البضائع موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر أو تحمل التبعة، لكنها أفرغت الأساس من مضمونه بكثرة الأسباب التي بموجبها يمكن للناقل دفع مسؤوليته، التي تصب في مصلحة الناقل الجوي على حساب الشاحن، حيث كان يتوجب على واضعي هذه الاتفاقية تقليل من طرق دفع المسؤولية حتى تتماشى مع أساس المسؤولية الموضوعية التي تتميز بالتشدد والتضييق من طرق الإعفاء من المسؤولية.

- **ثانيا: طرق دفع المسؤولية في نقل الأمتعة.**

ميزت اتفاقية مونتريال 1999 بين مسؤولية الناقل الجوي في حالة نقل الأمتعة المسجلة ومسؤوليته في حالة نقل الأمتعة غير المسجلة، حيث اعتبرت الأولى موضوعية، بينما اعتبرت الثانية شخصية، ومن ثم تختلف طرق دفع المسؤولية في كل واحدة منها.

---

[1] AUBERT (J), l'essentiel du droit des transports, le contrat de transport de marchandises, op, cit, p 149.
[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 50 و51، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 209.

أ) دفع المسؤولية في نقل الأمتعة المسجلة:

أقامت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار في حالة نقل الأمتعة المسجلة مسؤولية موضوعية تقوم على فكرة المخاطر أو تحمل التبعة من خلالها يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها بمجرد حدوث الضرر أثناء فترة النقل الجوي سواء على متن الطائرة أو أثناء أي فترة كانت فيها الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي.[1]

ويمكن للناقل الجوي دفع هذه المسؤولية إذا كان الضرر قد نتج عن أحد السببين الآتيين:

1) وجود خلل كامن في هذه الأمتعة أو عن نوعيتها أو عن عيب ذاتي فيها.[2]

2) نشوء الضرر عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه.[3]

وبحكم أن الأمتعة المسجلة لا تكون بحوزة الراكب، وإنما يتسلمها الناقل وتخضع لحراسته مثلها مثل البضاعة تكون فيهما المسؤولية موضوعية، لكن ما يميز حالة نقل الأمتعة المسجلة أن اتفاقية مونتريال 1999 ضيقت من طرق دفع المسؤولية والتي تتماشى مع المسؤولية الموضوعية.[4]

ب) دفع المسؤولية في نقل الأمتعة غير المسجلة:

جعلت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأمتعة غير المسجلة مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ التعاقدي واجب الإثبات –[5] استنادا

---

[1] LETACQ (F), Titre de transport, J-CL-Transport, 2008, Fasc 925, N° 81.

[2] المادة 17 – الفقرة الثانية- من اتفاقية مونتريال 1999.

[3] المادة 20 من اتفاقية مونتريال 1999.

[4] مصطفي قطان، المرجع السابق، ص 31.

[5] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 51.

لنص المادة 17 ف (2)- فلا يكون الناقل مسؤولا إلا إذا كان الضرر ناتجا عن خطئه أو عن خطأ تابعيه أو وكلائه.

وعليه لم تغفل هذه الاتفاقية باب الإعفاء من المسؤولية في وجه الناقل بإثبات بذله العناية التي يبذلها الناقل العادي، على اعتبار أن التزامه بالمحافظة بالأمتعة غير المسجلة لا يعدو أن يكون مجرد التزام ببذل عناية، فضلا عن إمكانية إثبات السبب الأجنبي.[1]

ولاشك أن تدني الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، في هذه الحالة، هو أمر منطقي أيضا، نظرا لأن هذه الأمتعة -خلافا للأمتعة المسجلة- تظل في حوزة الراكب، ولا يتسلمها الناقل ومن ثم لا تخضع لحراسته، ولذا أوجبت مراعاة الناقل من خلال إلقاء عبء إثبات على عاتق صاحب هذه الأمتعة.[2]

الفرع الثالث:

طرق دفع المسؤولية في حالة التأخير في النقل.

نصت المادة 19 من اتفاقية مونتريال لعام 1999 على أنه:

"يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

وعليه يلتزم الناقل الجوي بتوصيل الراكب أو الأمتعة (سواء المسجلة منها أو غير المسجلة) أو البضائع في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، ذلك أن ما يميز هذا العقد

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 319.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 173 و174، محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 361.

بالذات هو عنصر الوقت وعامل الزمن الذي يريد الراكب أو الشاحن اكتسابه، فإذا أخل الناقل بهذا الالتزام انعقدت مسؤوليته.[1]

وظلت مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار التأخير، في ظل اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض، بحيث يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير سواء في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع،[2] غير أن الناقل يستطيع دفع هذه المسؤولية بإثبات أحد الأمرين، هما:

1) أنه قد اتخذ هو وتابعيه ووكلائه كافة التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر، أي أنه على الرغم من اتخاذه أو اتخاذهم مثل هذه التدابير، فإن التأخير قد حصل وأنه ما كان بإمكانه تفادي حصول مثل هذا التأخير والذي يرجع لقوة قاهرة مثلا، أو أنه استحال عليهم اتخاذها.[3]

ويلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999 قد أبقت على النهج الذي سارت عليه اتفاقية وارسو، وتبنت طرق دفع المسؤولية نفسها، إلا أن نص المادة 19 من الاتفاقية قد استخدمت عبارة التدابير المعقولة "Mesures raisonnables" بدلا من العبارة المستعملة في اتفاقية وارسو« لتدابير الضرورية» « Mesures nécessaire » وذلك تفاديا للخلاف الفقهي والقضائي الذي ثار حول تفسير العبارة الأخيرة.[4]

2) أن الضرر قد نشأ عن إهمال أو خطأ أو وامتناع الشخص الذي يَستمد منه حقوقه، حيث لم تشأ الاتفاقية الإحالة إلى القوانين الوطنية في تحديد أثر خطأ المضرور، حيث يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار الحادثة للركاب والأمتعة والبضائع، فضلا عن

[1]PAULIN (C), op.cit, p254, LEFFRS (C), conséquence jurisprudentielles probables de l'évolution de régime de responsabilité du transporteur aérien en Allemagne, op, cit, p 463 ets.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 174.

[3] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 53، مصطفى قطان، المرجع السابق، ص 32 و33.

[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 323، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 208.

التأخير في النقل إذا أثبت أن الضرر قد نجم عن إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، وهذا الإعفاء قد يكون كليا أو جزئيا بقدر ما يكون هذا الإهمال أو الخطأ أو الامتناع الذي نجم عنه التأخير في عملية النقل قد سبب الضرر أو ساهم في حدوثه.[1]

[1] LETACQ (F), Titre de transport J.CL, Transport, 2008, FASC 925, N° 83.

الباب الثاني:

أحكام التعويض عن الأضرار الناجمة عن مسؤولية الناقل الجوي

الباب الثاني:

أحكام التعويض عن الأضرار الناجمة عن مسؤولية الناقل الجوي

تتعرض الملاحة الجوية لمخاطر جسيمة، كثيرا ما تؤدي إلى وفاة الركاب وهلاك البضاعة أثناء عملية النقل – فضلا عن الأضرار التي تلحقها بالطائرة ذاتها- يترتب عنه إلزام الناقل الجوي بدفع تعويضات عن كافة الأضرار في جميع الأحوال تؤدي إلى نتائج وخيمة على قطاع النقل الجوي، ففضلا عن احتمالات عجز الناقل الجوي عن دفع التعويضات اللازمة للمتضررين، فإن مركزه المالي يتأثر سلبا نتيجة فقدانه للطائرة من جهة والتزامه بدفع التعويضات من جهة أخرى.

وقد سعت الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي إقامة نوع من التوازن الاقتصادي بين مصالح المضرورين – من خلال اعتماد المسؤولية الشخصية أو الموضوعية كأساس للمسؤولية اللتان تعفيان المتضرر من عبء إثبات خطأ الناقل– وبين مصالح الناقل – من خلال وضع حدود قصوى للتعويض لا يجوز إلزام الناقل بأن يدفع للمتضرر أكثر منها– لكن وخشية من أن يتحول مبدأ الحد من التعويض إلى عامل يدفع بالناقل إلى الإهمال وما يترتب عنه من تعرض مصالح مستعملي الطائرة لمخاطر زهق أرواحهم وممتلكاتهم دفعت بالتشريعات الدولية والداخلية إلى مساءلة الناقل الجوي مسؤولية غير محدودة يلتزم من خلالها بدفع التعويض على قدر الضرر الحاصل .(الفصل الأول).

كما نظمت هذه التشريعات السبل الكفيلة بحصول المتضررين من ركاب أو شاحنين على التعويضات المستحقة لهم والناجمة عن الأضرار التي لحقت بهم سواء تمثلت في التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي، من خلاله يمكن للمتضررين الحصول على التعويض دون حاجة إلى إجراءات التقاضي، أو اللجوء إلى القضاء برفع دعوى للمطالبة بالتعويض اللازم عما أصابه من أضرار. (الفصل الثاني).

الفصل الأول:

مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد والتشديد

يقع على عاتق الناقل الجوي جملة من الالتزامات أهمها الالتزام بضمان سلامة الركاب والمحافظة على البضائع و الأمتعة أثناء عملية النقل، وإذا أخل الناقل بهذا الالتزام وأخفق في إقامة الدليل على انتقاء خطئه تقوم مسؤوليته وانشغلت ذمته بتعويض الضرر الذي يصيب مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحني البضاعة والأمتعة.

فقد تكون مسؤولية الناقل الجوي محدودة، والتي بموجبها وضعت التشريعات الدولية والداخلية – المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي- حدودا قصوى للتعويض لا يجوز- من خلالها- إلزام الناقل بأن يدفع للمتضررين أكثر منها بقصد حماية الناقلين الجويين من مخاطر الطيران والنهوض بهذا المرفق ودفعه إلى التطور والتقدم من جهة، ومراعاة مصلحة المتضررين – من ركاب أو شاحنين- من خلال جعل مسؤولية الناقل إما شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض، أو موضوعية تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة، وتلقي- كلاهما – على عاتق الناقل عبء نفي مسؤوليته. (المبحث الأول).

كما قد تكون مسؤوليته غير محدودة، من خلالها يلتزم الناقل – في حالات محددة- بإصلاح الضرر كاملا، أي دفع التعويض على قدر الضرر الذي أصاب مستخدمي النقل الجوي- من ركاب أو شاحنين- دون أن يستفيد من مكنه تحديد المسؤولية المقررة أساسا لصالحه. (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

تحديد مسؤولية الناقل الجوي بين التشريعات الدولية والداخلية

اهتمت التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي بوضع حدودا قصوى للتعويض عن الأضرار التي تصيب مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحني البضاعة والأمتعة المسجلة نتيجة إخلال الناقل الجوي بالتزاماته التعاقدية المترتبة عن عقد النقل الجوي وعجز الناقل دفع هذه المسؤولية.

لذا حرصت هذه التشريعات على التوفيق بين مصلحة الناقل الجوي من ناحية ومصلحة مستخدمي النقل الجوي من ركاب أو شاحنين من ناحية أخرى، فأخذت مبدأ التعويض الذي لا يتجاوز حدا معينا، بحيث لا يجوز إلزام الناقل بأن يدفع للمضرور أكثر منه، لكن بالمقابل لم تهمل- هذه التشريعات- جانب مستعملي الطائرة، حيث قصرت الاستفادة من المسؤولية المحدودة من الناقل حسن النية، وتزايد الحدود القصوى للتعويض بصفة مستمرة، تماشيا مع التطور الذي يعرفه قطاع النقل الجوي حيث أصبح الطيران عملاقا بعد أن تضاءلت- إلى حد بعيد- مخاطر الاستغلال الجوي وانخفضت – إلى درجة كبيرة – نسبة الحوادث الجوية وأضحى السفر بالطائرة أكثر أمنا وراحة.

كما سعت التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي إلى توحيد العملة التي يتم على أساسها حساب التعويض من خلال اعتماد وحدات حسابية يتم تحويلها إلى عملات وطنية، فلا يتأثر المضرورون فيما يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيم عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها.

-لتوضيح ذلك سنتطرق- من خلال هذا المبحث – إلى:

- المطلب الأول: أحكام المسؤولية المحدودة في نظام وارسو.
- المطلب الثاني: أحكام المسؤولية المحدودة في اتفاقية مونتريال 1999.
- المطلب الثالث: تحديد مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري

المطلب الأول:

أحكام المسؤولية المحدودة في نظام وارسو

وضعت اتفاقية وارسو لعام 1929 والبروتوكولات المعدلة لها حدودا قصوى للتعويض عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين بقصد حماية الناقلين الجويين وعدم عرقلة مرفق النقل الجوي وحمايته من الإفلاس إذا ترك أمر التعويض مطلقا، وذلك بهدف تمكينه من النهوض بهذا المرفق ودفعه إلى التقدم والتطور، لاسيما وأن الطيران المدني في بداية عهده، لكن مع مراعاة مصلحة المضرور من خلال جعل مسؤولية الناقل تقوم على أساس خطأ مفترض، حيث ألقت عليه عبء نفي مسؤوليته.

وجدير بالذكر، أن الحد الأقصى الذي تتضمنه الاتفاقية، لا يعني تعويضا جزافيا، يدفع للمضرور أو ورثته، وإنما هو حد أقصى لا يجوز تجاوزه، لكن يمكن أن يقضى بأقل منه، إذا كان الضرر لا يرقى إلى الحد الذي يستأهل الحكم بالحد الأقصى.

وقد تصاعد الحد الأقصى للتعويض بصفة مستمرة منذ اتفاقية وارسو 1929 الأصلية حتى بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975، مرورا ببروتوكول لاهاي 1955، واتفاق مونتريال 1966، وبروتوكول جواتيمالا 1971 (الفرع الأول).

كما سعى نظام وارسو إلى توحيد العملة التي يتم على أساسها حساب التعويض في الفرنك الذهب، إلا أن مسألة كيفية تحويله إلى العملات الوطنية بقيت مطروحة، باعتبار أن قيمة هذا الفرنك تحدد بالذهب الذي لم يعد له أي ارتباط بتلك العملات الوطنية وأفضت إلى اعتماد حقوق السحب الخاصة كأداة لاحتساب التعويض (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

الحدود القصوى للتعويض في نظام وارسو.

تحقيقا للتوازن بين المصالح المتضاربة لكل من الناقلين الجويين ومستعملي الطائرة، قررت اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها مبدأ تحديد مسؤولية الناقل بحد أقصى للتعويض لا يلتزم الناقل في مواجهة المضرور بأكثر منه. وقد استهدفت الاتفاقية من هذا التحديد فضلا عن تحقيق هذا التوازن تشجيع الاستثمار في مجال النقل الجوي لما لهذا المرفق من أهمية بالغة في الحياة العصرية، وحتى لا يفر المستثمرون من الاستثمار في هذا المرفق الهام خوفا مما يتكبدون من خسائر كبيرة تنجم عن فقد الطائرات أو دفع التعويضات أو زيادة التكاليف بسبب ارتفاع أقساط التأمين على مخاطر هذا الاستغلال.

وقد أفضى الحفاظ على هذا المرفق وضع حدود قصوى للتعويض في اتفاقية وارسو الأصلية تتماشى مع ظروف قطاع النقل الجوي الذي مازال في مهده، لكن تغير الظروف التي صاحبت التوقيع على الاتفاقية قد أملت على واضعيها ضرورة رفع حد المسؤولية مع ما يتناسب والظروف الاقتصادية والسياسية، مما أسفرت عن تعديل الاتفاقية بالتوقيع على بروتوكول لاهاي 1955 (أولا).

ولقد تزايد الحد الأقصى للتعويض في التعديلات اللاحقة لبروتوكول لاهاي 1955 بسبب التطور الذي حققه الإنسان في تقنية الطيران، وما ترتب عليه من تقليل المخاطر التي كانت تتعرض لها مؤسسات وشركات النقل الجوي، نجم عنه تزايد الحد الأقصى للتعويض منذ اتفاق مونتريال 1966 حتى بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975 (ثانيا).

أولا: الحدود القصوى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955

اعتمدت اتفاقية وارسو الأصلية حدودا قصوى للتعويض تتماشى مع بداية عصر الطيران وتخدم الملاحة الجوية لفترة طويلة من الزمن، بهدف تمكين قطاع النقل الجوي من النهوض والتقدم لاسيما وأن الطيران المدني في بداية عهده (أ).

وقد ظل التشريع الدولي حريصا على مبدأ تحديد المسؤولية حتى في بروتوكول لاهاي 1955، الذي اكتفى بمضاعفة قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب (ب).

أ) الحدود القصوى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929 الأصلية

وضعت إتفاقية وارسو 1929 الأصلية حدا أقصى للتعويض الناجم عن مسؤولية الناقل الجوي "في نقل الأشخاص" وفقا لنص الفقرة الأولى من المادة 22[1]، من خلاله يلتزم الناقل قبل كل راكب بمبلغ قدره مائة وخمسة وعشرون ألف (125.000) فرنك كحد أقصى، سواء أكان الضرر الذي لحق بالراكب ناجما عن وفاته أو جرحه أو أي أذى بدني آخر يلحق به[2].

أما فيما يتعلق بالأضرار المترتبة عن التأخير في عملية النقل، فإن اتفاقية وارسو لم تضع حدودا قصوى للتعويض بشأنها، مما يؤدي إلى تطبيق المادة 22 من الاتفاقية حسب كل حالة من حالات المسؤولية، فإذا كان التأخير في النقل قد ألحق ضررا بالراكب فيسأل الناقل عن تعويض هذا الراكب في حدود مائة وخمسة وعشرون ألف (125.000) فرنك[3].

وبالنسبة للأمتعة غير المسجلة التي يحتفظ بها الراكب في حراسته فقد حددت الفقرة الثالثة من نفس المادة الحد الأقصى للتعويض عنها بمبلغ خمسة آلاف (5000) فرنك عن كل راكب[4]، أما بالنسبة لنقل الأمتعة المسجلة أو نقل البضائع فتكون مسؤولية الناقل عنها،

---

[1]– تنص الفقرة الأولى للمادة 22 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه: "في حالة نقل الأشخاص تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدود بمبلغ مقداره (125 ألف فرنك)، على أنه في حالة التي يجيز قانون المحكمة المعروض عليها أن يكون التعويض في صورة مرتب فلا يزيد أن يزسد رأس المال عن الحد المذكور. ومع ذلك للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد للمسؤولية مبلغا أكبر."

[2]– التعويض يشمل الأضرار المادية والمعنوية إستنادا لنص المادة 17 من اتفاقية وارسو 1929 الأصلية.

[3] DEJUGLART (M) ,traité de droit Aérien, T2,2é éd par DU PANTAKICE (E), DE LA ROCHERE (J.D) MILLER (G.M), L.G.D.G.J Paris- 1992, n° 2818, p21.

4– المادة 22 – الفقرة الثانية– من اتفاقية وارسو الأصلية.

طبقا للفقرة الثانية من المادة المشار إليها سالفا محددة بمبلغ مائتين وخمسين (250) فرنك كحد أقصى عن كل كيلو غرام وزن[1].

ولا يعد الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية مبلغا جزافيا *Forfait*،[2] وإنما هو يشكل الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل، فلا يمكن مطالبته بأكثر منه حتى لو كان الضرر الذي لحق الراكب يزيد عن هذا الحد، أما إذا ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة دون أن يحل له الحق في إدعاء الحصول على قدر التعويض المقرر في الاتفاقية، فشرط الحصول على هذا القدر كاملا هو أن يكون الضرر مساويا له أو أكبر منه، أي أن التعويض يجب أن يكون مساويا في الأصل لقيمة الضرر، حتى لا يثري على حساب الناقل بلا سبب[3]، وإذا تعدد الناقلون المسؤولون فلا يصح أن يتجاوز مجموع ما قضى به عليهم مجتمعين هذا الحد الأقصى، ولا يدخل في الحد الأقصى للتعويض مصاريف دعوى المسؤولية أو أتعاب المحامي أو أي رسوم أو مصاريف أخرى تتعلق بالدعوى، والمحكمة المختصة لتحدد تلك المصاريف. [4]

كما أجازت الاتفاقية للناقل بالتنازل عن امتيازه في تحديد مسؤوليته من خلال اتفاق خاص مع الراكب على تشديدها، وذلك بتحديد حد أقصى للتعويض يزيد على ما قررته الاتفاقية[5]، وعلى هذا فإن إبرام الناقل الجوي لعقد تأمين لصالح الراكب لا يعد حسب أحكام الاتفاقية اتفاقا على رفع الحد الأقصى للتعويض[6].

1– تنص الفقرة الثالثة من المادة 22 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه:"أمّا فيما يتعلق بالحاجيات التي يحتفظ بها الراكب في حراسته فتكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ خمسة آلاف فرنك لكل راكب."

2 - DEJUGLART (M) ,traité de droit Aérien, T2,2é éd par DU PANTAKIE, DE LA ROCHERE(J.D) MILLER (G.M), Op- cit, n° 2857, p42.

3– ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، المرجع السابق، ص311. إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 212.

4– أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص346.

5– رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص176، هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص417.

6– عيسى غسان ريضي، المرجع السابق، ص181.

ويمكن لقاضي الموضوع أن يصرف التعويض على شكل مرتب إذا كانت أحكام قانونه الوطني تسمح بذلك، ولكن يشترط في هذه الحالة أن لا يزيد رأس مال المرتب عن الحد الأقصى للتعويض، وقد حرصت اتفاقية وارسو على تأكيد ذلك بشرط ألا تكون صورة المرتب سبيلا للتحايل على أحكام المسؤولية المحدودة.[1]

أما الفرنك المقصود هو الفرنك الفرنسي المعروف باسم الفرنك بوانكاريه *« Poincaré »*، الذي يشمل على خمسة وستين ونصف من الذهب عيار 900 في الألف ذهبا خالصا القابل للتحويل إلى العملات الوطنية[2]، وفقا لنص الفقرة الرابعة من المادة 22 من الاتفاقية[3]، وبالتالي فهو مجرد وحدة نقدية المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل الجوي حتى لا يتأثر المتضررون فيما يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيمة عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها[4]، إلا أن الوفاء يتم بالعملة الوطنية بعد تحويل هذه المبالغ إليها، حيث يتم تحويل المبالغ المنصوص عليها فيها إلى أرقام دائرية في كل عملة وطنية إلا أنها لم تحدد سعر الصرف الذي يتعين التعويل عليه عند التحويل[5].

لكن ومع مرور الوقت أصبح الحد الأقصى للتعويض الذي حددته المادة 22 من اتفاقية وارسو الأصلية ضئيلا ومجحفا لا يتماشى مع التقدم التكنولوجي الذي عرفه قطاع النقل الجوي وظهور الاختراعات الحديثة التي تكفل سلامة الرحلة الجوية من لحظة إقلاعها إلى غاية هبوطها[6]، مما ترتب عليه تقليل المخاطر التي كانت تتعرض لها شركات الطيران

---

[1]– أبو زيد رضوان، القانون الجوي– قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص355. علي حسن يونس، عقد النقل ، المرجع السابق، ص190.

[2] -« il s'agit évidemment du Franc-or nouveau, c'est-a-dire de celui qui a été défini par la loi du 25 juin 1928 comme égal à 65,5 milli grammes l'or, au titre de 0,900 de métal fin ». une simple opération suffira donc pour convertir l'indemnité franc-or en monnaie national en chiffres ronds. » voir ; BLANC- DENNERY (Y.J). La convention de Varsovie et les régles du transport aérien international, thèse de doctorat, Université de Paris, 1933, p57.

[3]– تنص الفقرة الرابعة للمادة 22 من اتفاقية وارسو الاصلية على أنه : " ويكون تقدير المبينة أعلاه بواقع الفرنك الفرنسي الذي يشتمل على 65 مليغرام ونصف من الذهب عيار 900 في الألف ذهبا خالصا، وتكون قابلة للتحويل إلى أرقام دائرة في كل عمله وطنية".

[4] - SAINT- ALARY (R), op. cit, p179.

[5]– محمد فريد العريني، القانون الجوي– النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص244، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص180.

[6]–محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص23 وما يليها .

المدني، بالإضافة إلى ارتفاع الأسعار وانخفاض قيمة النقود، مما دفع الفقه والمنشغلين بالطيران إلى المطالبة برفع حد المسؤولية في نقل الركاب المقرر في اتفاقية وارسو 1929 الأصلية حتى يتناسب مع متطلبات العصر[1].

ب) الحد الأقصى لتعويض الراكب في بروتوكول لاهاي 1955

عرف عالم الطيران تطور وتقدم علمي جعله أكثر أمانا من وسائل النقل الأخرى، البرية والبحرية، وأكثر قدرة على مواجهة المخاطر الجوية والتي كانت بالأمس مجهولة، مما دعا إلى إعادة النظر في مبالغ التعويض المقدرة في اتفاقية وارسو منذ سنة 1929 التي أصبحت غير متناسبة مع ارتفاع مستوى المعيشة[2].

وبعد عشرين عاما من الدراسات المتواصلة بواسطة اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين*(C.I.T.E.J.A)*، واللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني (*I.C.A.O*)، انعقد مؤتمر دبلوماسي للقانون الخاص الجوي في لاهاي بدعوى من الحكومة البولندية في الفترة من 05 إلى 28 سبتمبر 1955، حيث تم في هذا المؤتمر اتخاذ المشروع الذي تم إعداده في الدورة التاسعة للجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني (*I.C.A.O*) الذي انعقد في مدينة ريو ديجانيرو بالبرازيل من 25 أوت إلى 12 سبتمبر 1953 كأساس للمناقشات.[3] وقد تعرض هذا المؤتمر لمشكلة التعديل الشامل للاتفاقية، إلا أن المؤتمر انتهى بالموافقة على التعديل الجزئي للاتفاقية، فاقتصر التعديل على حدود التعويض.[4]

وقد أدخل بروتوكول لاهاي تعديلات على نص المادة 22 من اتفاقية وارسو[5] في القسم الخاص بتعويض الركاب المتضررين أهمها:

[1] -DE LA PRADELLE (P), VARSOVIE de nouveau en question, op- cit, p7 ets, MATEESCO MATTE (N), de VARSOVIE a MONTREAL avec un escale à LAHAYE, RGRE, 1966, p348 ets.
[2] ZOGHBI (H), thèse, op.cit, p67 ets.
[3] Réunion du comité juridique de l'OACI, Rio De Janeiro, septembre 1953, RGA, 1954, p49 ets.
[4] ZOGHBI (H), thèse, op.cit ; p57.
[5]– تنص المادة 11 من بروتوكول لاهاي1955 لنص المادة 22 من اتفاقية وارسو الأصلية– في فقرتها الأولى على أنه: "في حالة نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محدودة بمبلغ مائتي وخمسين ألف فرنك، فإذا كان قانون المحكمة المعروض عليها النزاع يجيز أن يكون التعويض في صورة ريع فلا يجوز أن يزيد رأس المال عن الحد المذكور، ومع ذلك يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية"

1) ضاعف الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجرح أو أي أذى جسماني ليصبح مائتين وخمسين ألف (250.000) فرنك فرنسي ذهب لكل راكب، وبذلك ارتفع حد التعويض عن إصابات الركاب بمقتضى بروتوكول لاهاي – استجابة للاعتبارات التي سبقت الإشارة إليها– إلى الضعف عما كان عليه أصلا في الاتفاقية، حيث كان مقدرا فيها بمبلغ 125 ألف فرنك فحسب[1].

2) غير أن بروتوكول لاهاي لم يقرر الارتفاع بهذا الحد إلا في شأن المسؤولية عن إصابة الركاب دون المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضائع والأمتعة[2]، ولعله راعى في شأن هذه المسؤولية الأخيرة، أن المرسل الحريص يستطيع تجنب القناعة بهذا الحد من التعويض والحصول على تعويض كامل مساوي للضرر إذا أعلن الناقل مقدما بقيمة البضاعة أو الأمتعة.[3]

3) كما ورد حكم خاص بمصاريف الدعوى، نص على أن هذه المصاريف لا تدخل ضمن الحد الأقصى للتعويض، بل للمحكمة أن تقضي وفقا لقانونها الوطني بمبلغ يقابل كافة أو بعض نفقات الدعوى والمصاريف الأخرى التي تكبدها المدعي كأتعاب المحامي.[4]

4) استبدل نص المادة 11 من هذا البروتوكول المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو عبارة "قبل كل راكب" الواردة بالاتفاقية الأصلية بعبارة "عن كل راكب" تلافيا لما قد تثيره هذه العبارة من لبس، وعليه لا يجوز أن يزيد التعويض الذي يلتزم به الناقل عن هذا المبلغ، سواء قبل الراكب أو قبل الغير، وأيا كان أساس الدعوى المرفوعة على الناقل.[5]

---

[1] CONSTANTINOFF (j), la révision de la convention de VARSOVIE et la responsabilité du transporteur aérien, op. cit, p396.

[2] أنظر الفقرة الثانية للمادة 11 من بروتوكول لاهاي المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو الأصلية.

[3] – MOUSA TALIB HASSAN, thèse, op– cit, p44 ets

[4]– تنص الفقرة الرابعة من المادة 11 من بروتوكول لاهاي (المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو) على أنه : "ليس من شأن الحدود المذكورة في هذه المادة أن تحول دون أن تقضي المحكمة أيضا بتطبيق لقانونها بمبلغ يقابل كافة أو بعض النفقات والمصاريف الأخرى للقضية مما يطالب به المدعي".

[5]– ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، المرجع السابق، ص"313، هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص416.

5) أضاف البروتوكول جملة (في الفقرة الخامسة من المادة الحادية عشرة) تقضي بأنه تحويل الفرنكات إلى العملة الوطنية يكون بحسب سعر صرفها يوم صدور الحكم، وهذا فيه رعاية أكثر لمصالح المتضررين. وقد ثار الاختلاف بين الفقه والقضاء حول المقصود بتاريخ الحكم، فبعضهم يرى أن المقصود به هو تاريخ الحكم النهائي في الدعوى، بينما يرى بعضهم أن المقصود بتاريخ الحكم الأول الذي يصدر في الدعوى.[1]

ثانيا: تزايد الحد الأقصى للتعويض في بروتوكولات اللاحقة لبروتوكول لاهاي 1955

لقد تزايد الحد الأقصى للتعويض –في نقل الأشخاص والبضائع– منذ اتفاق مونتريال 1966 حتى بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975، كما يلي:

أ) الحد الأقصى للتعويض في اتفاق مونتريال 1966

رغم أن بروتوكول لاهاي قد ضاعف الحد الأقصى للتعويض لكل راكب عن الذي قررته اتفاقية وارسو الأصلية، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية رفضت التصديق عليه بحجة عدم كفاية الحد الأقصى للتعويض في حالة وفاة الراكب أو عند إصابته بجرح أو أي أذى آخر. وخوفا من انسحابها من الاتفاقية بعد أن هددت بذلك[2]، فقد قبل عدد من شركات الطيران في العالم توقيع اتفاق مع هيئة الطيران المدني الأمريكية في مونتريال عام 1966[3]، حيث أصبح بموجبه الحد الأقصى للتعويض –في مجال نقل الركاب– خمسة وسبعون ألف (75.000) دولار أمريكي[4]، وذلك في كل نقل جوي يخضع لاتفاقية وارسو وتقع نقطة قيام الطائرة أو وصولها أو مجرد توقف جوي لها على أراضي الولايات المتحدة الأمريكية.

وبالتالي يعتبر هذا الاتفاق بمثابة التحدي الصارخ لأحكام اتفاقية وارسو 1929، حيث كيف يمكن لنا أن نتصور أن قيمة الإنسان ستختلف من حيث التعويض باختلاف خضوع

---

[1] – رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص188، عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص187، 188.

[2] - TANCELIN (M), la crise de la convention de VARSOVIE, op- cit, p133 ets., SMIRNOFF (M), la crise de la convention de VARSOVIE, le point de vue des pays en voie de développement, op- cit, p266.

[3] POURCELET (M) l'accord du 4 mai 1966 sur les limites de responsabilité dans le transport Aériens international de passagers, op . cit, p252, ets.

[4] – تنص الفقرة الأولى من المادة الاولى من اتفاق مونتريال 1966 بأنه:"يكون حد المسؤولية لكل راكب في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر هو مبلغ 75.000 دولار أمريكي شاملا أتعاب المحامات والمصاريف القضائية ومع ذلك، ففي الحالة التي ترفع فيها دعوى التعويض في دولة يحكم فيها القضاء بأتعاب المحاماة، والمصاريف القضائية مستقلة ، يكون حد المسؤولية هو مبلغ 85.000 دولار غير شامل تلك الأتعاب والمصاريف".

دعوى المسؤولية لأحكام اتفاقية 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، أو كانت دعوى المسؤولية خاضعة لاتفاق مونتريال لعام 1966 الذي رفع الحد الأقصى للتعويض إلى 75.000 دولار أمريكي لكل راكب. كما يتعرض الاتفاق إلى الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالأمتعة أو البضائع، ولا إلى الحد في حالة المسؤولية عن التأخير في النقل،[1] مما يعني بقاء سريان حدود التعويض المنصوص عليها في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي في هذه الحالات من المسؤولية[2].

ب) تصاعد الحد الأقصى لتعويض الراكب في بروتوكول جواتيمالا 1971

يتميز بروتوكول جواتيمالا الموقع في 08 مارس عام 1971 عن اتفاق مونتريال 1966 بأنه وقع لتوحيد القواعد القانونية بين الدول وليس بين شركات الطيران، فهو بمثابة المراجعة الشاملة لاتفاقية وارسو 1929، بهدف محاولة الإجماع الدولي مرة أخرى حول هذه الاتفاقية.[3] ولقد انصب التعديل أساسا على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي، حيث أصبحت مسؤولية موضوعية –بالنسبة لنقل الركاب– وعلى الحد الأقصى بتعويض، وبعض الأحكام الجوهرية.[4]

وبالنسبة لأهم التعديلات التي جاء بها بروتوكول جواتيمالا في ما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض فهي تتمثل في:

1) رفع البروتوكول الحد الأقصى للتعويض بمقتضى الفقرة الأولى (أ) من المادة الثامنة– التي عدلت المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929[5]– إلى مليون وخمسمائة ألف (1.500.000) فرنك بوانكاريه لتغطية جميع طلبات التعويض المقدمة عن الأضرار التي تصيب المسافر من وفاة أو جرح أو أي أذى جسماني آخر.

---

[1] – محمد فريد العريني، القانون الجوي– النقل الجوي الداخلي والدولي– المرجع السابق، ص247، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص184.

[2] POURCELET (M), l'accord du 4 mai 1966 sur les limites de responsabilité dans le transport Aérien international de passagers, op. cit, p247 ets

[3] - MANKIEWIEZ (R.H), le protocole de GUATEMALA du 8 mars 1971, op. cit, p 15 ets.

[4] FLORIO (J-G), le protocole de GUATEMALA du 8 mars 1971, thèse, op. cit, p 20 ets.

[5] – تنص المادة الثامنة من بروتوكول جواتيمالا 1971 (المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو 1929، في فقرتها الأولى (أ) على أنه: " في نقل الأشخاص، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مليون وخمسمائة ألف فرنك عن مجموع طلبات التعويض المقدمة بأية صفة كانت، عن الضرر الناشئ من وفاة راكب أو إصابته بدنيا، وفي الحالة التي يجيز فيها قانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة مرتب، فلا يجوز أن يتجاوز رأس المال مليونا وخمسمائة ألف فرنك."

2) كما تعرض هذا البروتوكول لأول مرة للحد الأقصى للتعويض عن أضرار التأخير بالنسبة لنقل الركاب، إذ أقر هذا البروتوكول على أن يكون الناقل الجوي مسؤولا عن تعويض الأضرار الناجمة عن التأخير بحد أقصى قدره اثنان وستون ألف وخمسمائة (62.500) فرنك لكل مسافر[1]، وبالتالي يعد هذا التعديل بمثابة أحد مواطن التجديد في بروتوكول جواتيملا 1971، حيث لم تتعرض من قبل كل من اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 للحد الأقصى لتعويض أضرار التأخير[2].

3) أما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة من فقد أو هلاك أو تلف أو تأخير فقد حددها هذا البروتوكول بمبلغ خمسة عشرة ألف (15.000) فرنك عن كل راكب لا فرق في ذلك بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة.[3]

4) أما بالنسبة لنقل البضاعة فقد احتفظ بروتوكول جواتيمالا بالحد الأقصى للتعويض دون تغيير، كما حددته المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929، المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، أي أن تكون مسؤولية الناقل الجوي بالنسبة للقيمة الحقيقية للبضاعة وضرورة تقديم إقرار خاص بذلك إلى الناقل الجوي عند تسلمه إياها[4].

5) عدم قابلية تجاوز الحدود القصوى للتعويض المقررة في هذا البروتوكول لأي سبب كان، حتى ولو كان الحادث نتيجة لفعل عمدي أو إهمال أو امتناع من جانب الناقل الجوي أو تابعيه بقصد إحداث الضرر، وبهذا ألغيت الرخصة المنصوص عليها في الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى للمادة 22 من الاتفاقية الأصلية التي كانت تجيز زيادة حد المسؤولية، لكن هذه الاستحالة تقتصر على نقل الأشخاص ولا تمتد إلى نقل البضاعة.[5]

6) لكن رغم ذلك، لا يتمتع الحد الأقصى للتعويض بالثبات، حيث تضمنت المادة 15 من هذا البروتوكول (التي أضافت إلى الاتفاقية المادة 42 بعد المادة 41)[6] على جواز إضافة مبلغ مائة وسبعة وثمانين ألف وخمسمائة (187.500) فرنك (أي ما قيمته 12.500 دولار آنذاك)

---

[1]– المادة الثامنة – الفقرة الأولى (ب) من بروتوكول جواتيمالا 1971.

[2] - FLORIO (J.G), le protocole de GUATEMALA du 8 mars 1971, op. cit, p49.

[3]– المادة الثامنة ، الفقرة الأولى (ج) من بروتوكول جواتيمالا 1971.

[4] - MANKIEWIEZ (R.H), le protocole de GUATEMALA du 8 mars 1971, op. cit, p 15 ets.

[5]– فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق ، ص132، 133.

[6]- تنص المادة 15 من بروتوكول جواتيمالا 1971 التي أضافت المادة 42 في فقرتها الأولى، على أنه : " 1- مع عدم الإخلال بأحكام المادة (41)، سوف تعقد مؤتمرات لأطراف بروتوكول جواتيمالا الموقع في 8 مارس 1971 في خلال السنتين الخامسة و العشرة من تاريخ دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ، بغرض مراجعة حد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 22 فقرة أولى(أ) من الاتفاقية المعدلة بهذا البروتوكول."

إلى الحد الأقصى للتعويض في نهاية السنة الخامسة والسنة العاشرة من تاريخ دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ إلا إذا رأت غالبية ثلثي (3/2) الأعضاء غير ذلك، والغرض من رفعه حتى يساير الظروف الاقتصادية وانخفاض قيمة النقود وزيادة الأسعار، إلا أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ إلى يومنا هذا.[1]

ج) الحد الأقصى للتعويض في بروتوكولات مونتريال 1975

نظرا للخلافات الناجمة عن تحويل الفرنك الذهب الفرنسي إلى العملات الوطنية والمشاكل التي تثيرها التقلبات النقدية أو قيمة الذهب المتغيرة، دفعت التشريع الدولي –من خلال بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975– إلى استبدال حقوق السحب الخاصة « *Droit de tirage spéciaux* » بدل الفرنكات الذهبية كأساس لحساب قيمة التعويض بالعملات الوطنية.[2]

وبذلك يكون الحد الأقصى للتعويض كالآتي:

1– بروتوكول مونتريال –الأول– لعام 1975: الذي استبدل حقوق السحب الخاصة التي كانت تحسب على أساس الفرنكات الذهبية في اتفاقية وارسو الأصلية، حيث يصبح الحد الأقصى للتعويض كالآتي:

أ. **بالنسبة لنقل الركاب: جعل الحد الأقصى للتعويض** مبلغ ثمانية آلاف وثلاثمائة (8300) وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب.[3]

ب. **بالنسبة لنقل الأمتعة المسجلة والبضائع:** جعل الحد الأقصى للتعويض مبلغ سبعة عشرة (17) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام.[4]

---

[1] - MANKIEWIEZ (R.H), le protocole de GUATEMALA du 8 mars 1971, op. cit, p 15 est.

[2] - GUILLAUME (G), les reformes apportées en 1975 au régime (G) responsabilité des transporteurs Aériens de marchandise par le protocole n°4 du Montréal, op. cit, p11 ets.

[3]– الفقرة الأولى للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الأول لعام 1975.

[4]– الفقرة الثانية للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الأول لعام 1975.

ج. **بالنسبة لنقل الأمتعة غير المسجلة:** يقدر الحد الأقصى للتعويض بمبلغ ثلاثمائة واثنان وثلاثون (332) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.[1]

2- بروتوكول مونتريال -الثاني- لعام 1975: بين هذا البروتوكول الحدود القصوى للتعويضات إذا تعلق الأمر بتطبيق أحكام وارسو بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي 1955 على النحو التالي:

أ. **في نقل الركاب:** ستة عشرة ألف وستمائة (16.600) وحدة حقوق سحب خاصة لكل راكب.[2]

ب. **في نقل الأمتعة المسجلة والبضائع:** سبعة عشرة (17) وحدة حقوق سحب خاصة لكل كيلوغرام.[3]

ج. **في نقل الأمتعة غير المسجلة:** ثلاثمائة واثنان وثلاثون (332) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.[4]

3- بروتوكول مونتريال -الثالث- لعام 1975: خاص بالحد الأقصى للتعويض إذا تعلق الأمر بأحكام اتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول جواتيمالا 1971، فيكون التعويض كالآتي:

أ. **في نقل الركاب:** يقدر بمائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.[5]

ب. **في حالة التأخير في نقل الركاب:** أربعة آلاف ومائة وخمسين (4150) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.[6]

---

[1]- الفقرة الثالثة للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الأول لعام 1975

[2]- الفقرة الأولى(أ) للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الثاني لعام 1975

[3]- الفقرة الثانية (ب) للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الثاني لعام 1975

[4]- الفقرة الثالثة (ج) للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الثاني لعام 1975

[5]- الفقرة الأولى (أ) للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975

[6]- الفقرة الأولى للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975

ج. في نقل الأمتعة: ألف (1000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.[1]

د. في نقل البضائع: سبعة عشرة (17) وحدة حقوق سحب خاصة لكل كيلوغرام،[2] وهو نفس الحد الأقصى للتعويض، الذي أقره بروتوكول مونتريال– الرابع لعام 1975، من خلال نص المادة 7 منه المعدلة لنص المادة 22 من اتفاقية وارسو الأصلية.[3]

الفرع الثاني:

كيفية حساب التعويض في نظام وارسو

إعتمدت اتفاقية وارسو 1929 وتعديلاتها الوحدات الحسابية الممثلة في الفرنك بوانكاريه كوحدة لاحتساب حدود التعويض، وكان الهدف من اختيار وحدة نقدية مقررة بالفرنك بوانكاريه « *Poincaré* »،[4] هو وضع مبالغ ثابتة كحدود عليا للتعويض في منهى عن تقلبات النقد وانهيار العملات الوطنية واحتمال هبوط قوتها الشرائية بين وقت وآخر.

لكن اعتماد الفرنك بوانكاريه كأساس لحساب الحد الأقصى للتعويض الذي من خلاله تحدد مسؤولية الناقل الجوي سرعان ما اصطدم بصعوبات عند تطبيقه، مما دفع بالمشرع الدولي –من خلال بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975– إلى هجر الفرنك بوانكاريه والاعتماد على طريقة جديدة لاحتساب التعويض تتمثل في وحدة حقوق السحب الخاصة.

لذلك سنتناول كيفية احتساب التعويض على أساس الفرنك بوانكاريه (أولا)، ثم بعد ذلك احتساب الحد الأقصى للتعويض على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة (ثانيا).

---

[1]– الفقرة الأولى(ج) للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975

[2]– الفقرة الثانية للمادة 22 من بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975

[3]– تنص المادة السابعة من بروتوكول مونتريال الرابع 1975، (المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو 1929) من خلال الفقرة 2(ب) على أنه: " وفي نقل البضائع تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ مقداره 17 وحدة من وحدات السحب الخاصة عن ككل كيلوغرام..."

[4] في مؤتمر باريس لعام 1925 تم اقتراح أن يكون حد المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الركاب بعشرة آلاف (10.000) فرنك ذهب قديم، وفي ذلك الوقت كان الفرنك المعروف باسم (جرمينال Germinal.) يزن.0.32258 غرام ذهب صافي عيار 900 في الألف، وفي 25 جوان 1928، صدر في فرنسا قانون تثبيت العملة الفرنسية حيث أنشأ الفرنك بوانكريه الذي يزن 65.5 ميلغرام ذهب عيار 900 في الألف ليحل محل الفرنك الذهب القديم. أنظر: فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص127.

أولا: احتساب التعويض على أساس الفرنك بوانكاريه

تنص المادة 11 من بروتوكول لاهاي (المعدلة للمادة 22 من اتفاقية وارسو الأصلية) على أنه:" المبالغ المبينة بالفرنكات في هذه المادة تعتبر مقدرة بواقع وحدة نقدية تقوم على خمسة وستين مليغرام ونصف من الذهب عيار تسعمائة من الألف ذهبا خالصا، وتكون هذه المبالغ قابلة للتحويل إلى أي عملة وطنية في أرقام دائرة، ويجري تحويل هذه المبالغ عند التقاضي إلى عملات وطنية في النقد بالذهب وفقا للقيمة الذهبية لتلك العملات يوم صدور الحكم".

والفرنك الذي اعتمدته الاتفاقية أساسا لاحتساب التعويض، هو الفرنك الفرنسي بوانكاريه الذي أقر في فرنسا بموجب القانون الصادر في 25 يونيو 1928، ولم تتغير هذه الوحدة في بروتوكول لاهاي لعام 1955.[1]

وتجدر الإشارة إلى أن الفرنك الذهب في اتفاقية وارسو هو مجرد وحدة قياس المراد منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل الجوي حتى لا يتأثر المتضررون فيما يحصلون عليه من تعويضات باختلاف قيمة عملات الدول التي يعرض النزاع أمام محاكمها[2]. لكن الوفاء يتم بالعملة الوطنية ولم تفرض الاتفاقية مطلقا إمكانية الوفاء بقيمة التعويض بالذهب، وبالتالي لا يجوز استبعاد تطبيق أحكام الاتفاقية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي بحجة أن تلك الأحكام تخالف النظام العام الداخلي بعد أن تم تحريم الوفاء بالذهب وصار للعملة الوطنية الورقية سعر إلزامي.[3]

لكن المشكلة الأساسية التي يثيرها تطبيق نص المادة – السالفة الذكر– تكمن في سعر الصرف الذي يتعين التعويل عليه في تحويل المبالغ المقررة في الاتفاقية إلى العملات

---

[1]– رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص188.

[2] - DE JUGLAR (M) traité de droit Aérien, T2, 2éd par ; DU PONTAVICE (E) , DE ROCHERE (J-D), MILLER (G-M), op. cit, n° 2858, p42.

[3]– محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص249، علي حسن يونس، المرجع السابق، ص201، يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص270.

الوطنية، فقد سكتت الاتفاقية الأصلية وبروتوكول لاهاي تماما عن تناول هذه المسألة (أ) مما أدى إلى تباين طرق تحويل الفرنك الذهبي إلى العملات الوطنية (ب).

أ) الفرنك الذهب في اتفاقية وارسو ومشكلة تحويله إلى العملات الوطنية

اعتمدت اتفاقية وارسو وتعديلاتها الفرنك الذهب –بوانكاريه– كوحدة نقدية يتم بمقتضاه حساب حدود مسؤولية الناقل الجوي، والتي يلزم الناقل بدفعها في حالة قيام مسؤوليته[1].

ولما كان الهدف الرئيسي من النص على الحد الأقصى للتعويض هو ضمان حصول ضحايا هذا النشاط على تعويضات متساوية مهما اختلفت جنسية المحاكم التي تقضي به، فإن ذلك ما كان يتحقق لو لم يتفق واضعوا الاتفاقية على طريقة موحدة يتم على أساسها حساب مقدار التعويض.[2]

وفي 22 يوليو 1944 أبرمت اتفاقية بريتون وودز *Bretton Woods* الخاصة بإنشاء كل من صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير[3] والتي قننت العمل بقاعدة الذهب في النظام النقدي الدولي[4] بحيث يكون أساس التعادل لعملة أي دولة عضو في الصندوق هو الذهب كأساس مشترك أو الدولار الأمريكي، ويتم ذلك عن طريق تحديد القيمة الأساسية لوحدة النقد الوطنية بوزن معين من الذهب أو الدولار الأمريكي طبقا لدرجة نقائه في أول يوليو عام 1944.[5]

وقد استمر العمل بالفرنك البوانكاريه كوحدة نقدية في ظل كل من بروتوكول لاهاي 1955 وجواتيمالا 1971 على الرغم من تخلي فرنسا له عام 1936[6]، لكن رغم ذلك ظهرت بعض الصعوبات ناجمة عن عملية تحويل هذه العملة إلى العملات الوطنية، حيث أغفلت

---

[1]– حسين كيرة، المقال السابق، ص45.

[2]– هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص423، سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص208.

[3]– الفقرة الأولى للمادة الرابعة لاتفاقية " بريتون وودز لعام 1944" .« convention de Breton Wood 1944 »

[4]– محمد زاكي شافعي، الإطار التاريخي والفكري لاتفاقية بريتون وودز، مجلة القانون والاقتصاد للبحث في الشؤون القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية 1952، العددان الثالث والرابع، ص1 وما يليها.

[5] محمد فريد العريني، تطور النظام النقدي الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي والبحري، دراسة انتقادية لأحكام القضاء المصري، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، 1991، ص27. وما يليها.

[6]– ضياء علي أحمد نعمان، كيفية حساب التعويض في عقد النقل الجوي بين الاتفاقات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة المحاكم المغربية، عدد 109، يوليو، أوت 2007، ص71.

اتفاقية وارسو الأصلية ذكر التاريخ الذي يعتد به عند تحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملة الوطنية، بسبب وجود أكثر من تاريخ يمكن الأخذ به مثل تاريخ الوفاء أو تاريخ وقوع الضرر أو تاريخ صدور الحكم، مما يؤدي إلى تغيير سعر الصرف في هذه الفروض، ويترتب عليه اختلاف مقدار التعويض من حالة إلى أخرى[1]، مع العلم أن القضاء كان يميل إلى حساب سعر الفرنك البوانكاريه بالعملة الوطنية يوم وقوع الضرر لأن حق المضرور في التعويض قد نشأ ابتداء من تاريخ وقوع الضرر.[2]

وقد حسم بروتوكول لاهاي لعام 1955 هذا الفراغ – من خلال نص الفقرة الخامسة من المادة 11 منه عندما أخذ بقاعدة تاريخ صدور الحكم[3] على أساس أن المضرور في مأمن من تغير قيمة العملات الوطنية في الفترة ما بين وقوع الضرر وتاريخ صدور الحكم.

وعقب نهاية الحرب العالمية الثانية تدهورت الأوضاع الاقتصادية لدول أوروبا وظهرت مشكلة ندرة الذهب وسوء توزيعه في العالم وتزايد مشتريات الأفراد من الذهب، وأعلنت الدول الأعضاء في مجمع الذهب عن قصر عمليات شرائه وبيعه بالسعر الرسمي على البنوك المركزية فيما بين بعضها البعض نجم عنه ظهور السعر الحر للذهب إلى جانب سعره الرسمي، واتسعت الفجوة بين السعرين[4]، مما دفع بالمجتمع الدولي إلى تعديل اتفاقية "بريتن وودز" في 31 ماي 1969 الذي وضع نظام حقوق السحب الخاصة المقومة على أساس وزن معين من الذهب حيث كانت الوحدة منها تعادل 0.888671 غرام من الذهب.[5]

وبعد إعلان الولايات المتحدة الأمريكية عدم قابلية تحويل الدولار الأمريكي إلى الذهب ابتداء من أوت عام 1971، أصبح من الضروري وضع أساس جديد لنظام نقدي دولي يحل محل الذهب.[6]

---

[1]– فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة المرجع السابق، ص146.

[2] C.A. Paris (3é ch) 11/07/1975, RFDA 1976, p127. (U.T.A c/société, équipement d'avions

[3] CONSTANTINOFF, la révision de la convention de VARSOVIE et la responsabilité du transporteur Aérien, op. cit, p393ets.

[4] - GUILLAUME (G), l'évolution du système monétaire international et l'application des conventions Varsovie et de Rome, RFDA 1975, p138 Ets.

5 - LATRON(P), problèmes actuel posés par l'utilisation dans les conventions internationales d'une monnaies or et des droits de tirage spéciaux, RFDA 1979, o432 ets .

[6]– ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه– جامعة الجزائر، 2006 – 2007، ص295.

وفي جانفي 1976 أبرم اتفاق جامايكا، والذي نص في المادة الرابعة فقرة (ب) منه على أن: "يكون لكل دولة الحق في أن تربط عملتها الوطنية بحقوق السحب الخاصة، أو بعملة دولة أخرى عضو في الصندوق، أو بسلة من العملات، أو بأي قاسم مشترك من اختيارها، بشرط أن لا يكون هذا القاسم هو الذهب ويترك للصندوق تحديد الأساس الذي يتم على ضوئه تقدير قيمة هذه الحقوق".

وعليه يكون اتفاق جامايكا « *Accord de Jamaïque* » قد فصل كل علاقة ارتباط كانت من قبل بين العملات الوطنية والذهب وذلك بإلغاء سعره الرسمي وتجريده من صفته النقدية.[1]

وقد دخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ في الفاتح أفريل عام 1978، الأمر الذي أثار العديد من الصعوبات حول كيفية حساب التعويضات على النحو المنصوص عليه في هذا الاتفاق[2]، حيث أصبح النظام النقدي الدولي الجديد الذي جاء به اتفاق جاميكا عائقا حقيقيا أمام استخدام الفرنك الفرنسي كوحدة قياس لتعيين قيمة التعويض بالعملات الوطنية[3].

ب): تباين طرق تحويل الفرنك الذهبي إلى العملات الوطنية:

عند بداية العمل باتفاقية وارسو الأصلية لم يثير تحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملات الوطنية أية صعوبات في التطبيقات[4] لأن الذهب لم يكن له حينذاك إلا سعر واحد هو السعر الرسمي، الأمر الذي أكسبه الثقة والثبات[5]، إلا أن ذلك لم يدم طويلا ففي عام 1968 بدأت بوادر الأزمة النقدية العالمية تلقي ظلالها، مما نجم عنها ظهور سعر حر للذهب إلى

---

[1]– هماك عوامل عديدة تتسبب في ذلك منها: " المضاربة المحمومة التي تعرض لها الدولار، والعجز المستمر في ميزان المدفوعات الأمريكي، وهروب رؤوس الأموال قصيرة الأجل إلى خارج الولايات المتحدة، وارتفاع كمية الدولارات الورقية التي تحتفظ بها السلطات النقدية الأجنبية كعملة احتياط مما جعل إمكانية تحويلها إلى ذهب مسألة نظرية بحتة وزيادة المضاربات على الذهب" ، أنظر: محمد فريد العريني تطور النظام النقدي العالمي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي والبحري، المقال السابق، ص31.

[2]– هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص426 وما يليها.

[3]– فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص148 وما يليها.

[4] DAUGREILH (N-F) la responsabilité du transporteur Aérien dans les pays de l'Amérique Latine, thèse pour le Doctorat, Université de Paris, 1971, p171 ets.

[5]– محمد فريد العريني، االقانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص249.

جانب السعر الرسمي وأخذ الفارق بين السعرين يتسع، وبسبب ذلك ظهر نظام جديد لسعر الصرف[1]، ونتيجة لتقلب أسعار الذهب في السوق العالمية اختلف الفقه والقضاء حول الأساس الذي يتم اعتماده لتحويل الفرنك البوانكاريه إلى العملات الوطنية، حيث تأرجحت الآراء والاتجاهات بين عدة حلول لمشكلة تحويل الفرنك الذهب إلى عملة وطنية والتي تتمثل في:

الاتجاه الأول: يقوم هذا الاتجاه بتحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملة الوطنية على أساس السعر الرسمي للذهب[2] وهو ما يتفق مع قصد وروح الاتفاقية في اختيار وحدة نقدية يحقق لها الثبات والاستقرار، ويضمن عدم تغير قيمة التعويض لذوي الشأن من حيث الزمان والمكان[3].

وقد أخذ قضاء بعض الدول من بأحكام هذا الاتجاه كالقضاء الفرنسي،[4] والأمريكي[5]، والهولندي[6]، وأيضا القضاء المصري، حيث أقرت محكمة النقض المصرية على أنه "لما كان القانون رقم 185 لسنة 1951 قد حدد وزن الذهب الخالص في الجنيه بمقدار 2.055187 غرام ابتداء من 15 سبتمبر 1949، وكان بمقتضى الأمر العالي الصادر في الثاني أغسطس سنة 1914 أن يكون للجنيه الورق نفس القيمة الفعلية للجنيه الذهب فإن ما يلزم به الناقل الجوي وفقا للفقرتين المذكورتين من المادة 22 من اتفاقية فارسوفيا هو عدد من الجنيهات المصرية الورقية مساوي لعدد من الجنيهات الذهبية المشتملة على ذهب يعادل وزن الذهب الذي يشتمل عليه 250 فرنك عن كل كيلوغرام وذلك على أساس وزن الذهب في الجنيه الواحد هو ما حدده القانون رقم 185 لسنة 1951.[7]

---

[1] GUILLAUME (G), l'évolution du système Monétaire international et l'application des conventions Varsovie et de Rome, op, cit, p139 ets.

[2]- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص151.

[3] - C.A. Aix en Provence (2é ch-civ), 31/10/1980, RFDA 1981, p142 ets (aviation Pakistan international Airlines C/ Air inter et autres).T-G-I- Paris 10/02/1973, RFDA 1973, p212.ets (association aéronautique de centre inter club de saint cyr Beynes et ste Mutuelle aériennes c/veuve Thiérache).

[4]- cours de district des Etats unis (District de New York) 16/06/1982, RFDA 1983, p58 ets (Angela y. Râbles et autres v/lot).

[5] - cour de cassation italienne 23/05/1984, RDFA 1985, p228.

[6] - C-A- d'Athènes, 10/01/1974, cité par Guillaume (G), op, cit, p133.

[7] - cour suprême des pays Bas, 14/04/1972, RFDA 1974ets (horlinie A.G C/S.N.P.A).

لكن تعرض هذا الرأي للانتقاد من حيث أن الأخذ بالسعر الرسمي للذهب لم يعد له وجود إلا في المعاملات التي تربط البنوك المركزية بعضها ببعض من جهة، وكما أدى دخول اتفاق جاميكا حيز التنفيذ عام 1978 إلى منع الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي على تحديد سعر يعادل عملاتها بالذهب من جهة أخرى[1].

أما الاتجاه الثاني: يقوم بتحويل الفرنك الذهبي على أساس سعر الذهب في السوق الحرة خاصة بعد انتهاء كل ارتباط رسمي بين الذهب والعملات الوطنية[2]، حيث أن سعر الذهب في السوق الحرة يعبر بصدق عن القيمة الحقيقية للتعويض المقرر في اتفاقية وارسو، ويمكن للقاضي عند تحويل الفرنك بوانكاريه إلى العملة الوطنية أن يستهدي بسعر الذهب في السوق المحلية أو إحدى الأسواق المحلية، وهو اتجاه يصب بلا شك في مصلحة المضرورين نظرا لارتفاع سعر الذهب في السوق الحرة عن أسعاره الرسمية والتي تتسم بالطابع التحكمي[3].

وقد أخذ القضاء بهذا الاتجاه في العديد من الأحكام الصادرة من المحاكم المختلفة، منه القضاء الإيطالي[4] والقضاء اليوناني.[5]

لكن يعاب على هذا الاتجاه من حيث عدم ثبات قيمة الذهب في السوق الحرة، لأنها تخضع لقوانين العرض والطلب، وتتحدد قيمته وفقا لتلك القوانين، وبالتالي ستختلف هذه القيمة من دولة لأخرى، بل حتى من سوق لآخر في إطار الدولة الواحدة.[6]

أما الاتجاه الثالث: قالت به محكمة استئناف باريس في قضية *Charmie* ضد شركة مصر للطيران، والتي ترى بأن تحويل الوحدات الحسابية الذهبية المنصوص عليها في المادة 22 من الاتفاقية إلى فرنكات فرنسية ورقية يتم على أساس معادلته بالفرنك الفرنسي الجديد على

---

[1]– قرار محكمة النقض المصرية الصادر بتاريخ 28 / 04 / 1986، تحت رقم2253، مشار إليه في: محمد فريد العريني، تطور النظام النقدي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي و البحري، المقال السابق، ص20 وما يليها.

[2]– هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص425. و 426.

[3]– يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص276.

[4] -cour de cassation italienne 23/05/1984, RDFA 1985, p228.

[5] - C-A- d'Athènes, 10/ 01 /1974, cité par Guillaume (G), op-cit, p133.

[6]- محمد فريد العريني، القانون تطور النظام النقدي الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي والبحري،المقال السابق، ص72.

اعتبار مساواة كل منهما للآخر من حيث القيمة، خاصة بعد إلغاء اتفاق جاميكا 1976 لقاعدة الذهب كأساس لقيمة العملة الوطنية،[1] إلا أن محكمة النقض الفرنسية نقضت هذا القرار بتاريخ 07 مارس 1983[2].

لذلك يعاب على هذا الاتجاه: أن اعتبار الفرنك الجديد مساويا للفرنك الذهبي يعني الخلط بين الفرنك كوحدة حساب وبين الفرنك كوحدة دفع، فالفرنك الفرنسي الجديد لا يمكن أن يكون إلا وحدة دفع لا وحدة حساب[3]، بالإضافة إلى ذلك فإن مصير المضرورين في كافة أنحاء العالم يبقى رهينا لتدخلات السلطات العامة في فرنسا تصعيدا لقيمته أو تخفيضا لها تماشيا مع مصالحها النقدية[4]، كما أن هذه المساواة ستؤدي إلى إلغاء معيار الفرنك بوانكاريه الذي اعتمدته اتفاقية وارسو لتقدير قيمة الضرر ويعد ذلك تعدي صريح لأحكام الاتفاقية.[5]

بينما يذهب الاتجاه الرابع إلى تحويل الفرنك البوانكاريه إلى العملة الوطنية يتم على أساس حقوق السحب الخاصة *D.T.S* التي أقرها صندوق النقد الدولي والتي تعادل الوحدة منها خمسة عشر (15) فرنكا ذهبيا،[6] حيث يمكن لوحدات حقوق السحب الخاصة أن تسد الفراغ الناجم عن إلغاء قاعدة الذهب في المعاملات الدولية منذ عام 1978، على اعتبار أن صندوق النقد الدولي قد استحدث نظاما نقديا عاما حلت فيه قاعدة قياس جديدة يعمل بها في تحديد المقابل النقدي للوحدات الحسابية الذهبية المشار إليها في نص المادة 22 من اتفاقية وارسو[7].

---

[1] - C-A Paris (5é ch com) 31 / 01 / 1980, RDFA 1981, p148 ets (Egyptair C./Dame chamie).

[2] - Cass- Com, 07/03/1983, RFDA 1983, p223 ets

[3]- هشام فضلي، المرجع السابق، ص83 و 84، وهيبة بن ناصر، رسالة، المرجع السابق، ص125.

[4] - DE JUGLAR (M), traite de droit Aérien, t2, 2é éd par : DU PONTA VICE (M), DE LA ROCHERE (J-D) MILLER (G-M),op-cit, n° 2862, p44.

[5]– ضياء علي أحمد نعمان، كيفية حساب التعويض في عقد النقل الجوي بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، المقال السابق، ص75، 76.

[6]- ملزي عبد الرحمان، رسالة دكتوراه- المرجع السابق، ص297.

[7]- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص152و 153.

لكن يعاب على هذا الاتجاه أن الأخذ به يقتصر على الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي فقط، ولا يمتد إلى غيرها من الدول[1].

ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أنه على الرغم من اختلاف الحلول المتبعة لحل مشكلة تحويل الفرنك الذهبي إلى العملات الوطنية وما تلقته من انتقادات فإن قاعدة الذهب تبقى هي الأساس طالما أن أحكام اتفاقية وارسو الخاصة بحساب التعويض لا تزال سارية المفعول، ويبقى الحل لهذه المشكلة هو تبني المجتمع الدولي لاتفاقية مونتريال لعام 1999 كحل وحيد لحساب التعويض على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة.

ثانيا: احتساب التعويض على أساس حقوق السحب الخاصة

كان الاقتصاد العالمي –في أواخر الستينات وأوائل السبعينات من القرن العشرين– يمر بمرحلة تغيرات هامة وسريعة، ولقد أظهرت هذه التغييرات ضرورة التحول عن الذهب كوسيلة للدفع في النظام النقدي العالمي[2]، وذلك بسبب مخاطر تقلبات أسعار العملات والذهب في الأسواق العالمية. ولهذا كان من الضروري إدخال نظام بديل عن الذهب بالنسبة لتقدير التعويضات عن مسؤولية الناقل الجوي[3]. ولقد قامت المنظمة الدولية للطيران المدني *« ICAO »* في عام 1975 من خلال بروتوكولات مونتريال الأربعة بإقرار نظام حقوق السحب الخاصة *« Droit de Tirage Spéciaux » « DTS »* وهي عبارة عن وحدة حسابية يتم تقويمها على أساس اختيار عملات ست عشرة (16) دولة من أعضاء صندوق النقد الدولي بشرط مساهمة كل منها بنسبة 1% على الأقل في التجارة العالمية، وقد أدخل الدولار الأمريكي في تحديد هذه الحقوق بنسبة 33%، والجنيه الإسترليني بنسبة 2% والمارك الألماني بنسبة

---

[1] « Le premier amendement au statut du Fond Monétaire international (FMI) a, en 1969, crée le droit de tirage spécial (DTS) défini a l'époque comme équivalent a 888,671 mg d'or. ». cité par ; DE JUGLART, traité de droit aérien, t2, 2é éd par : DU PONTAVICE (M), DE LA ROCHERE (J-D) MILLER (G-M), op-cit, p44.

[2] - LEGREZ (F), La convention de VARSOVIE- un bilan, RDFA 1981, p 185 ets.

[3]- ضياء علي أحمد نعمان، كيفية حساب التعويض في عقد النقل الجوي بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، المقال السابق، ص77، وما يليها.

12.5%، والفرنك الفرنسي بنسبة 3.5%، والين الياباني بنسبة 7%، والدولار الكندي بنسبة 6% وبعض العملات الأخرى بنسب متفاوتة وكان ذلك إلى غاية 31 ديسمبر 1981. ومنذ الفاتح جانفي 1991 اكتفى صندوق النقد الدولي بتحديد حقوق السحب الخاصة على أساس مجموعة العملات الوطنية الرئيسية الخمسة وهي: الدولار الأمريكي بنسبة 40% والمارك الألماني بنسبة 21%، والين الياباني بنسبة 17%، والفرنك الفرنسي 11%، والجنيه الإسترليني بنسبة 11%.[1]

ولقد اعتمدت بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975 حقوق السحب الخاصة كوحدة نقدية تحدد بها مسؤولية الناقل الجوي محل الفرنك بوانكاريه « *Poincaré* »، الذي كان مقررا في اتفاقية وارسو الأصلية المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وبروتوكول جواتيمالا 1971، سواء تعلق الأمر بنقل الركاب والأمتعة (أ)، أو بنقل البضائع (ب).

أ) في نقل الركاب والأمتعة:

اهتمت بروتوكولات مونتريال – الثلاثة الأولى– لعام 1975 باحتساب الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب وأمتعتهم على أساس حقوق السحب الخاصة « *DTS* »، حيث أقرت ما يلي:

1– حدد بروتوكول مونتريال الأول لعام 1975 الحد الأقصى للتعويض –عندما يتعلق الأمر بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو الأصلية– بالنسبة لنقل الركاب من خلال نص المادة 22 الفقرة الأولى منه بـ 8300 وحدة حقوق سحب خاصة أي ما يعادل 9472,12 دولار أمريكي على أساس أن وحدة حقوق سحب خاصة تساوي 1.14122 دولا أمريكي، وفقا للتقويم الصادر بتاريخ 1986/03/27[2]، وما يعادل 10211 حسب التقويم الصادر بتاريخ 1999/02/19.[3]

---

[1] - DE JUGLAR (M), traite de droit Aérien, t2, 2é éd par : DU PONTAVICE (M), DE LA ROCHERE (J-D) MILLER (G-M), op-cit, n°2863, p44 et 45.
[2] - voir : PINEAU (J), op-cit, p307.
[3] - 1DTS = 1,230241 €, cite par : MERCADAL (B), Transports aériens, Rép.com-DALLOZ, 2000. n°177.

أما بالنسبة لنقل الأمتعة المسجلة تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام[1] أي ما يعادل 20 دولار أمريكي تقريبا عن كل كيلوغرام (حسب تقويم 1986/03/27)[2]، أو ما يعادل 21 يورو عن كل كيلوغرام (حسب تقويم 1999/02/19)[3]، وأيضا 332 وحدة حقوق سحب خاصة بالنسبة للأمتعة اليدوية أي ما يعادل 408 يورو، أو 379 دولار أمريكي تقريبا حسب التقويمات السالفة الذكر.

2- أما بروتوكول مونتريال الثاني لعام 1975 الخاص بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو بعد تعديلها بمقتضى بروتوكول لاهاي 1955، فقد اقتصر على مضاعفة الحد الأقصى للتعويض بالنسبة لنقل الركاب حيث أصبح يقدر بـ 16.600 وحدة حقوق سحب خاصة[4] أي ما يعادل 18944.24 دولار أمريكي، أو 20422 يورو حسب التقويمات السالفة الذكر.

وقد دخل كل من بروتوكول مونتريال الأول والثاني لعام 1975 حيز التنفيذ بتاريخ 1996/02/15.

3- أما بالنسبة لبروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975 الخاص بتطبيق أحكام اتفاقية وارسو بعد تعديلها ببروتوكول جواتيمالا 1971، فيكون الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل الركاب مائة ألف(100.000) وحدة حقوق سحب خاصة[5] (أي ما يعادل 123.024 يورو، أو 114.122 دولار أمريكي)، وفي حالة التأخير في نقل الركاب 4150 وحدة حقوق سحب خاصة[6] أي ما يعادل 4736 دولار أمريكي، أو 5106 يورو.

أما بالنسبة لنقل الأمتعة (المسجلة أو اليدوية) تكون مسؤولية الناقل محددة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة[7] أي ما يعادل 1142 دولار أمريكي، أو 1231 يورو، الكل حسب التقويمات السالفة الذكر.

---

[1]- المادة 22 – الفقرة الثانية، من بروتوكول مونتريال الأول لعام 1975.

[2] - voir : PINEAU (J), op-cit, n° 181.

[3] - MERCADAL (B), transports Aériens, Rép Com- DALLOZ, n° 181.

[4]- المادة 22 – الفقرة الأولى، من بروتوكول مونتريال الثاني لعام 1975.

[5]- المادة 22 – الفقرة الأولى (أ) من بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975.

[6]- المادة 22 – الفقرة الأولى(ب) من بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975.

[7]- المادة 22 – الفقرة الأولى(ج) من بروتوكول مونتريال الثالث لعام 1975.

إلا أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ إلى يومنا هذا.

ب) في نقل البضائع:

اهتم بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 باحتساب الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة على أساس حقوق السحب الخاصة، فإلى جانب اهتمامه باعتماد المسؤولية الموضوعية التي تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة في حالة هلاك البضاعة، أو تلفها، أو ضياعها أثناء فترة النقل الجوي، قام هذا البروتوكول بتحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل اتجاه الشاحن بمبلغ سبعة عشرة (17) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام من البضائع[1]، أي ما يعادل 20 دولار أمريكي على أساس أن قيمة وحدة حقوق السحب الخاصة *(1DTS)* تساوي 1.14122 دولار أمريكي وفقا لتقويم الصادر بتاريخ 1986/03/27[2]، أو ما يعادل 21 يورو حسب التقويم الصادر بتاريخ 1999/02/19 على أساس أن وحدة حقوق السحب الخاصة تساوي 1.23024 يورو، تقريبا وفقا للتقويم الصادر بتاريخ 1999/02/19[3] .

وقد دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ في 1998/06/14 بعدما صادقت عليه أكثر من 30 دولة.

ومن خلال ما تقدم يمكن القول أنه بعد دخول كل من بروتوكولات مونتريال –الأول والثاني والرابع– لعام 1975، أصبح احتساب التعويضات عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين تحسب على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة « *DTS* » بدلا من الفرنك بوانكاريه، والتي يتم تحويلها إلى العملات يوم صدور الحكم.

---

[1]- المادة 22 – الفقرة الثانية (ب) من بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.

[2] - PINEAU (j), op-cit, p307 ets.

[3] - MERCADAL (B), Transports Aériens, rép. Com, DALLOZ – 2000, n° 183.

والجدير بالذكر أن بروتوكولات مونتريال الأربعة لعام 1975 لم تستهدف تعديل حدود التعويض المقررة في الاتفاقيات الدولية السابقة لها، بل اقتصر فقط على إدخال حقوق السحب الخاصة كأساس لاحتساب مبالغ التعويض بدلا من الفرنك بوانكاريه.

المطلب الثاني:

أحكام المسؤولية المحدودة في اتفاقية مونتريال 1999

أمام التطور الذي عرفه الحد الأقصى للتعويض وكيفية حسابه، وما ترتب عنه من اعتماد حقوق السحب الخاصة التي ابتدعها صندوق النقد الدولي كوحدة جديدة لحساب التعويض من جهة، وعدم تصديق العديد من الدول على بعض البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو 1929 من جهة أخرى أدى إلى تضارب واختلاف قواعد تحديد وحساب التعويض، حيث تعتمد- بعض الدول في حساب التعويض بموجب وحدة حسابية تقوم على أساس الذهب كالجزائر، بينما يتم حسابه-في بعض الدول الأخرى- على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة.

مما دفع بالمجتمع الدولي إلى وضع اتفاقية مونتريال لعام 1999، التي عمدت إلى وضع حدودا قصوى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو البضائع أو الأمتعة، من شأنها توحيد طرق تحديد الحد الأقصى للتعويض وكيفية حسابه.

ولقد صيغت قواعد التعويض -في اتفاقية مونتريال 1999- تحت منطلق دعم حقوق المستهلك والتقليل من امتيازات الناقل الجوي فيما يتعلق بضمان التعويض واستندت في ذلك على القواعد المنصوص عليها سالفا في نظام وارسو، وبالتالي يمكن الحديث عن اتفاقية مونتريال 1999 بأنها إعادة لتنظيم القواعد المعمول بها، كما أن تبني قواعد معينة من اتفاقية وارسو قد تم في تبني صياغتها الأصلية وذلك لغرض التأكيد على أن القواعد التي تم الاستناد عليها في الأحكام الصادرة طبقا لنظام وارسو لازالت سارية المفعول في ظل اتفاقية مونتريال 1999.

لذا فإن اعتبار اتفاقية مونتريال 1999 قاعدة جديدة لضمان التعويض يتوقف على الطريقة التي تم بها حتى الآن تطبيق نظام وارسو، وتكمن هذه التغييرات في أسباب ضمان التعويض، ثم حجم الضمان الذي له علاقة بسبب الضمان.

ولتوضيح أحكام التعويض في اتفاقية مونتريال 1999 يمكننا تقسيم هذا المطلب إلى الفرعين التاليين:

- الفرع الأول: الحدود القصوى للتعويض في ظل اتفاقية مونتريال 1999.
- الفرع الثاني: كيفية حساب التعويض والضمانات المقررة للمتضررين.

الفرع الأول:

الحدود القصوى للتعويض في ظل اتفاقية مونتريال 1999

وضعت اتفاقية مونتريال 1999 – مسايرة في ذلك اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها– حدودا قصوى للتعويض وشروط الاستفادة منها، من خلالها يلتزم الناقل بدفعها إلى المتضررين لجبر الأضرار التي تلحق بالركاب والبضائع والأمتعة.

وقد عمدت هذه الاتفاقية إلى التوفيق بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، والركاب والشاحنين من ناحية أخرى، حيث أقرت مبدأ تحديد التعويض تأسيسا على فكرة إقامة التوازن في عقد النقل الجوي.

لهذا جاءت اتفاقية مونتريال 1999 لتوحيد الحلول المتبناة في مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض سواء في حالة نقل الركاب (أولا) أو في حالة نقل البضائع أو الأمتعة (ثانيا).

أولا: الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل الركاب

اهتمت اتفاقية مونتريال 1999 بمسألة الحدود القصوى للتعويض في نقل الأشخاص سواء في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأي أذى جسماني (أ)، أو تعلق الأمر بالأضرار الناشئة عن التأخير في نقل الركاب (ب).

أ) الحد الأقصى للتعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته:

قسمت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي في حالة وفاة المسافر أو إصابته بأي أذى جسماني إلى فئتين:

–الفئة الأولى: تتعلق بالمسؤولية عن الأضرار التي لا تتجاوز قيمتها مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة[1] تكون فيها مسؤولية الناقل موضوعية، تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة، ولا يستطيع أن ينفي مسؤوليته منها، إلا بإثبات أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور نفسه.[2]

–أما الفئة الثانية: فهي تتعلق بالمسؤولية عن الضرار التي تتجاوز قيمتها مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة،[3] تكون فيها مسؤولية الناقل شخصية قوامها الخطأ المفترض من جانب الناقل، ويجوز للناقل نفي مسؤوليته بإثبات خطأ المضرور، وأيضا إثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال أو فعل أو امتناع من جانبه أو جانب تابعيه، أو إقامة الدليل على أن الضرر نشأ فقط عن إهمال أو فعل أو امتناع صادر عن الغير[4].

وبالتالي فإن الحد الأقصى للتعويض لا يسري إلا على النوع الأول من المسؤولية، بمقتضاه يكون الناقل مسؤولا مسؤولية موضوعية. والغاية من وراء ذلك دفع المتضررين بالاكتفاء بتعويض أضرار الفئة الأولى التي لا تتجاوز مائة ألف (100.000) ألف وحدة لكون مسؤولية الناقل عنها مسؤولية موضوعية ويصعب عليه دفعها، إلا بإثبات خطأ المضرور[5]، على خلاف أضرار الفئة الثانية التي تتجاوز مائة ألف (100.000) وحدة تقوم على أساس المسؤولية الشخصية، والتي تقررت لصالح الناقل كونه يستطيع التخلص منها بنفي الخطأ أو بإثبات خطأ الغير فضلا عن إثبات خطأ المضرور، مما يعني أن الحصول على التعويض في ظلها ليس أكيدا[6]، ولكن تقديره يخضع لقاعدة التعويض على قدر الضرر ومن دون أي تحديد مادام أنه يمكن للمضرور المطالبة بما يفوق مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، متى أثبت أن حجم الضرر يجاوز هذه القيمة ما لم يستطع

---

[1]- تنص الفقرة الأولى للمادة 21 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: " فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (1)، من المادة 17 والتي لا تتجاوز قيمتها100.000 وحدة، حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل أن ينفي مسؤوليته أو أن يحد منها.".

[2]- هشام فضلي، المرجع السابق، ص66 ، محمد أحمد الكندري، المرجع السابق، ص146.

[3]- تنص الفقرة الثانية للمادة 21 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: " فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (1)، من المادة 17 والتي تتجاوز قيمتها100.000 وحدة، حقوق سحب خاصة عن كل راكب، ....".

[4]- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص302، مصطفى قطان، المرجع السابق، ص13.

[5] - FOLLIOT (M-G), la modernisation du système Varsovien de responsabilité du Transporteur, op-cit, p419.

[6]- أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السلبق، ص396.

الناقل نفي مسؤوليته، وهو أمر مستحدث في اتفاقية مونتريال 1999 لا تبرره إلا اعتبارات تحقيق التوازن بين مصالح الناقلين من جهة ومصالح الركاب من جهة أخرى[1].

وعليه فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد وضعت حدودا قصوى للتعويض يلتزم الناقل بدفعها ، ولا يحصل المتضرر على الحد الأقصى إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية له أو تتجاوزه، أما إذا كانت الأضرار أقل من ذلك فلا يحصل إلا على التعويض الذي يساوي الضرر الذي وقع.[2]

ويقع باطلا كل شرط يهدف إلى النزول بحدود التعويض- السالفة الذكر–وهذا البطلان يقتصر على الشرط وحده ولا يمتد إلى عقد النقل[3] الذي يظل خاضعا لأحكام الاتفاقية استنادا لنص المادة 26 منها[4].

ب) الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير في نقل الركاب

إن الغاية المرجوة من اختيار الراكب الطائرة كوسيلة لنقله هي أن يصل إلى مقصده النهائي في الوقت المحدد لذلك. وعليه إذا أخفق الناقل في إيصال الراكب في الميعاد المحدد أو المعقول انعقدت مسؤوليته واستحق تعويضا عن ذلك[5].

ولم تستحدث اتفاقية مونتريال 1999 حدودا قصوى للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التأخير في نقل الركاب بل أخذت بنفس الحدود التي وضعها كل من بروتوكول جواتيمالا 1971 و مونتريال الثالث لعام 1975، اللذان لم يدخلا حيز التنفيذ، مما دفع بالمجتمع الدولي– عند وضع حدود التعويض الناجمة عن التأخير في عملية نقل الركاب في اتفاقية مونتريال 1999– بالاحتفاظ بنفس الأحكام التي أقرها نظام وارسو.[6]

---

[1]- رفعت فخري، حول مسؤولية الناقل الجوي، وفقا للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28 مايو 1999.، المقال السابق، ص14 و 15.

[2]- دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص279 و 280.

[3]- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي- المرجع السابق، ص325.

[4]- تنص المادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه:" كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية"

[5] - LEFFERS (C), conséquences Jurisprudentielle probables de l'évolution du régime de responsabilité aérien en Allemagne op- cit, pp. 463, 464.

[6]- إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص217.

وقد حدد التعويض عن الأضرار في حالة التأخير في نقل الركاب –من خلال نص المادة 22 الفقرة الأولى من اتفاقية مونتريال[1]– بمقدار أربعة آلاف ومائة وخمسين (4150) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب وذلك بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، واثنان وستون ألف وخمسمائة (62.500) وحدة نقدية مكونة من 56.5 ملغرام من الذهب عيار 900 في الألف عن كل راكب بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي[2].

ثانيا: الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل البضائع والأمتعة

التعويض هو أثر من الآثار المترتبة عن نشوء المسؤولية، فإذا اعترف الناقل بمسؤوليته عن الضرر الذي أصاب كل من الراكب أو الشاحن بسبب هلاك أو تلف الأمتعة أو البضائع أو فقدانها أو التأخير في تسليمها، أو أنكر تلك المسؤولية ولجأ المتضرر إلى القضاء، وثبتت مسؤولية الناقل فإن هذا الأخير يكون ملزما بالتعويض عن الضرر[3].

وقد تبنت اتفاقية مونتريال 1999 تحديد التعويض رغبة منها في دعم ومساندة مرفق النقل الجوي، وذلك لتمكينه من أداء دوره، فوضعت حدودا قصوى للتعويض يلتزم بها الناقل الجوي متى انعقدت مسؤوليته سواء في حالة نقل الأمتعة (أ) أو في حالة نقل البضائع (ب).

أ) الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل الأمتعة:

حددت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي المحدودة عن الأضرار التي تصيب الأمتعة من هلاك أو تلف أو ضياع أو تأخير بمقدار ألف (1000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب[4] أي حوالي 1450 دولار أمريكي وذلك بالنسبة للدول الأعضاء

---

[1]- تنص الفقرة الأولى للمادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999، على أنه:" في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة 19 ، تكون مسؤولية الناقل محدودة بمبلغ 4150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب".

[2]- المادة 23، الفقرة الثانية من اتفاقية مونتريال 1999.

[3]- هشام فضلي، المرجع السابق، ص65.

[4]- تنص الفقرة الثانية للمادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه :" في نقل الأمتعة، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ 1000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب ما لم يقم الراكب، عند تسليم الأمتعة المسجلة إلى الناقل، بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة المقصد، ويدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك وفي هذه الحالة، يكون الناقل ملزما بدفع مبلغ لا يتجاوز، المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة الراكب الفعلية في استلام الأمتعة عند نقطة المقصد."

في صندوق النقد الدولي، وتقدر هذه الحدود خمسة عشرة ألف (15.000) وحدة نقدية بالنسبة للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، دون التفرقة بين الأمتعة المسجلة وغير المسجلة طبقا للمادة 17 الفقرة الرابعة من الاتفاقية.[1]

ويشترط للعمل بهذه الحدود عدم إدلاء الراكب بتصريح خاص حول إيصال الأمتعة، غير أنه لا يعرف إلى أي حد يمكن دفع سقف هذا التعويض بالنسبة للأمتعة غير المسجلة خاصة وأن الإدلاء بالتصريح يجب أن يتم لحظة تسليم الأمتعة للناقل[2].

ويعد هذا التعويض مكسبا كبيرا للمسافرين إذ ارتفعت الحدود القصوى للتعويضات أربعة أضعاف عن التعويض الذي كان مستحقا في ظل اتفاقية وارسو[3]، إلا أن هذا التعويض المحدود في 1000 وحدة حقوق سحب خاصة طبقا للمادة 22- الفقرة الأولى- من اتفاقية مونتريال 1999 يعتبر سقفا مركبا للتعويض عن كل قطعة من الأمتعة المسجلة، حيث لم يعد يحسب حجم التعويض انطلاقا من الوزن كما كان الأمر في نص المادة 22 الفقرة 2 (أ) من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة.[4]

وتميز اتفاقية مونتريال 1999 بين أنواع الضمان حسب العيوب التي توجد في الأمتعة، ولم تعد المادة 22 من هذه الاتفاقية تنص على تحديد التعويض في حجم خاص مثل ما كانت المادة 22 الفقرة الثالثة من اتفاقية وارسو فيما يتعلق بالأشياء التي يحتفظ بها الراكب في حراسته[5].

وتبعا لمبدأ الرغبة في الاقتصار على تطبيق اتفاقية مونتريال 1999 –وفقا لنص المادة 29 من الاتفاقية- فإن ضمان التعويض عن الأمتعة غير المسجلة يكون طبقا للمادة 2/17 من اتفاقية مونتريال 1999 وليس إلى القانون الوطني.[6]

---

[1]- تنص الفقرة الرابعة للمادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: " ما لم ينص على خلاف ذلك، تعني عبارة (الأمتعة) في هذه الاتفاقية كلا من الأمتعة المسجلة والأمتعة غير المسجلةّ".

[2]- محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص325، أحمد إبراهيم الشيخ، المرجع السابق، ص402.

[3]- محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص196.

[4] - Cass- Civ (1er ch) 26/01/2012, RFDAS 2012, p 110 ets (société Marsan inter national C/AIR France)

[5] -.DU PONT (P.M), op- cit, p384 ets.

[6] -NAVAU (J), GODFROID (M) , FRUHLING (P), précis de droit aérien, op-cit, p342

ب) الحد الأقصى للتعويض في حالة نقل البضائع:

حددت اتفاقية مونتريال 1999 مسؤولية الناقل الجوي في حالة تلف البضاعة،[1] أو هلاكها،[2] أو ضياعها،[3] أو التأخر في وصولها بمقدار سبعة عشرة (17) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام من البضائع[4] (أي حوالي 25 دولارا أمريكيا تقريبا، أو ما يعادل 20 يورو) بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، وتقدر هذه الحدود بمائتين وخمسين (250) وحدة نقدية بالنسبة للدول التي ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة الأولى للمادة 23 من الاتفاقية.

وقد أخذت اتفاقية مونتريال بالحل الوارد في بروتوكول لاهاي 1955 لمشكلة تحديد الحد الأقصى للتعويض حينما يكون الضرر الذي أصاب البضاعة ضررا جزئيا[5]، وفي هذا الصدد فرقت بين حالتين:

- الحالة الأولى: إذا لحق الضرر بجزء من البضاعة دون التأثير في قيمة الطرود الأخرى، ففي هذه الحالة لا يؤخذ في الحسبان عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحق بها الضرر،[6] دون غيرها من الطرود الأخرى التي تتضمنها نفس وثيقة الشحن الجوي أو إيصال بضائع واحد أو أكثر.
- الحالة الثانية: تتعلق بالضرر الجزئي الذي يؤثر في قيمة الطرود الأخرى، فحينئذ يؤخذ بالحسبان عند تحديد قيمة التعويض الوزن الكلي لجميع الطرود لكي يغطي هذا التعويض ما لحق البضاعة من ضرر جزئي وما أصاب بقيمتها من نقص في قيمتها بالتبعية، بشرط أن تكون كافة الطرود مشمولة بوثيقة شحن أو إيصال بضائع واحد[7]، فإذا كان قد صدر عن

---

[1] C.A.Bordeaux (1é ch Civ) 03/11/2008, BTL 2009, p 271 ets (SNC United Parcel Service France (ISP) C /Mmi San Martin epoure Ardilley).

[2] Cass-com le 20/10/2009, RFDAS 2009, p 435 ets (Eureka Logiqtique et Covla Flest C/U.P.S).

[3] Cass-com le 10/01/2012, RFDAS 2012, p 104, ets (Chartis Europe et Chanel C/Schenker Air Terminal Handing).

[4]- تنص الفقرة الثالثة للمادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999، على أنه:" عند نقل البضائع ، تكون مسؤولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو بيعها أو تأخيرهامحددة بمبلغ 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام، ما لم يقم المرسل، عند تسليم الطرد إلى الناقل بتقديم، بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمه عند نقطة المقصد. ويدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، وفي هذه الحالة يكون الناقل ملزما بدفع مبلغ لا يتجاوز المبلغ المعلن، إلا إذا أثبت أن هذا المبلغ يفوق مصلحة المرسل الفعلية في استلام الطرد عند نقطة المقصد".

[5]- هشام فضلي، المرجع السابق، ص66.

[6] Trib- com- Nanterre (1é ch), 28/04/2009, BTL 2009, p399, ets.

[7]- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص190، ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص223.

الناقل عدة وثائق أو إيصالات، فلا يؤخذ في الاعتبار سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر، وتقدير ذلك يعود إلى قاضي الموضوع الذي له أن يستعين بأهل الخبرة للتوصل إلى مدى أهمية الجزء الذي أصابه الهلاك أو التلف وتأثيره في بقية الأجزاء التي وصلت سالمة[1].

وقد قصرت الاتفاقية – على خلاف بروتوكول لاهاي- هذ الحل على الأضرار الجزئية التي تلحق بالبضائع دون الأمتعة[2].

كما يتحمل الناقل الجوي – طبقا لنص الفقرة الثالثة من المادة 10 من اتفاقية مونتريال 1999- المسؤولية عن جميع الأضرار التي تلحق بالمرسل أو بأي شخص آخر يكون المرسل مسؤولا اتجاهه، بسبب ما دونه الناقل أو ما دون نيابة عنه من بيانات وإقرارات غير سليمة أو غير صحيحة أو غير كاملة في إيصال البضائع أو في السجلات القائمة بالوسائل الأخرى المشار إليها في المادة 2/4 من الاتفاقية.[3]

ويمكن القول أن الأضرار المقصودة في المادة 10 من اتفاقية مونتريال 1999 قد لا تكون دائما نتيجة عملية الهلاك أو التلف أو الضياع أو إلحاق أضرار بالبضائع، بل يمكن أن تكون نتيجة التكاليف الإضافية، مثال ذلك تكاليف المناولة (*Handing Costs*) دون إلحاق أضرار مادية مباشرة بالبضاعة[4].

وبالتالي أصبح نظام مسؤولية الناقل عن البضاعة في اتفاقية مونتريال 1999 صارما نظرا لكون حدود التعويض المطبقة أصبحت ثابتة نظرا لأن الفقرة الخامسة من المادة 22 من الاتفاقية لا تطبق بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار التي تصيب البضائع.

[1] -DUPONT (P-M), op-cit, p367.

[2]-عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق، ص190.

[3]- تنص الفقرة الثانية للمادة الرابعة من اتفاقية مونتريال 1999، على أنه:" يجوز الاستعاضة عن تسليم وثيقة الشحن الجوي بأي وسيلة أخرى تتضمن المعلومات المتعلقة بالنقل المطلوب القيام به، وفي حالة استخدام مثل هذه الوسائل الأخرى، فعلى الناقل أن يسلم المرسل، بناء على طلب هذا الأخير، إيصال بضاعة يسمح بالتعرف على الإرسالية والاطلاع على المعلومات المسجلة بتلك الوسائل الأخرىّ".

[3]- أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص405.

[4]- نفس المرجع، ص 405 وما يليها.

الفرع الثاني:

كيفية حساب التعويض والضمانات المقررة للمتضررين

أقامت اتفاقية مونتريال لعام 1999 نظاما مزدوجا لاحتساب الحد الأقصى للتعويض، يتم من خلاله إما اعتماد نظام حقوق السحب الخاصة كوسيلة لتحويل الوحدة الحسابية إلى عملات وطنية في الدول المتعاقدة، أو حساب التعويض على أساس وحدة نقدية يتم تقييمها على أساس الذهب – كما هو الوضع في اتفاقية وارسو (أولا)، وبالمقابل حرصت اتفاقية مونتريال 1999 على تنظيم ضمانات تكفل حصول المتضررين على التعويضات المستحقة لهم بيسر وسهولة (ثانيا).

أولا: حساب قيمة التعويض بين وحدات القياس ووحدات الدفع

أخذت اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 23 منها –[1] بحقوق السحب الخاصة كوحدة حساب يمكن من خلالها تعيين قيمة التعويض بالعملة الوطنية من تاريخ صدور الحكم،[2] يتم احتسابها على أساس السلة المكونة من أربع (04) عملات للدول تحتل صادراتها أعلى نسبة في التجارة الدولية، حيث أصبحت المجموعة الأوروبية– كقوة اقتصادية– ممثلة بعملتها الموحدة اليورو، وبالتالي تشمل نسب العملات في السلة على: الدولار الأمريكي 44% مقابل اليورو 34%، والجنيه الإسترليني 11%، والين الياباني 11%.[3]

---

[1] تنص الفقرة الأولى من المادة 23 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: " إن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدات حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي. ويتم تحويل هذه المبالغ إلى عملات وطنية عند التقاضي، وفقا لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم، وتسحب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم، وتسحب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، وفقا للطريقة التي تحددها هذه الدولة".

[2] Le DTS « unité monétaire » de référence s'agissant de l'indemnisation des dommages en transport aérien international, est en cas de contentieux, converti, en unité monétaire nationale- donc en France, en euros au jour du Jugement (ou le ca échéant, selon la jurisprudence, de l'arrêt d'appel : voir. C.A.Aix-en Provence , 2 éch, 09 Mars 2000, n° 9612935, Urbac C/Danzas), par exemple, au 10 octobre 2014, le ets était de 1,176150 euro, » voir : le lamy transport, T2, op-cit, n°2626,p670. »

[3]- تتم مراجعة سلة العملات التي تحسب على أساسها حقوق السحب الخاصة كل خمس سنوات، راجع موقع: www.imf.org.

ويقوم صندوق النقد الدولي باستخراج قيمة الوحدة من حقوق السحب الخاصة يوميا من خلال تحويل العملات المكونة للسلة إلى ما يعادلها بالدولار الأمريكي يوميا على أساس سعر السوق السائد في بورصة الصرف الأجنبي وقت الظهيرة في سوق لندن المالي.[1]

لكن بالرجوع إلى نص المادة 23 من اتفاقية مونتريال 1999، نجدها قد ميزت بين كون تلك الدول أعضاء في صندوق النقد الدولي من عدمه من جهة أولى، وبين ما إذا كان نظامها النقدي يجيز حساب عملتها الوطنية على أساس حقوق السحب الخاصة، أو لا تسمح قوانينها بتطبيق ذلك من جهة أخرى.

أ) الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي:

تأخذ الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي بنظام حقوق السحب الخاصة كوحدة لحساب التعويض عن الأضرار، على أساس أن أنظمتها القانونية تسمح حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص[2] وفقا لطريقة التقويم التي يطبقها الصندوق فيما يخص عملياته ومعاملاته السارية يوم التحويل وهو يوم صدور الحكم.[3]

لذلك ألزم نص الفقرة الثالثة للمادة 23 من الاتفاقية هذه الدول عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية تبليغ جهة الإيداع بطريقة الحساب التي ترغب إتباعها في حساب عملتها الوطنية أو عند إجراء أي تغيير في طريقة الحساب أو نتائجه.

وعليه فإن الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار– وفقا للاتفاقية – بعد تحويلها إلى عملات وطنية تكون كالآتي:

1- هشام فضلي، المرجع السابق، ص86.

2- عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق، ص190.و 191، فريد محمد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص326.

3 -le droit de triage spécial (DTS) à auquel est fait référence dans la convention de Montréal est celui défini par le fonds monétaire international, la conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectue, en cas d'insuffisance judiciaire, à la date du jugement (art 23) à voire : J-cl- transport –vol3 fasc 925, n° 110.

1) 100.000 وحدة حقوق السحب الخاصة عن ضرر وفاة الراكب أو إصابة بدنية[1] أي ما يعادل 117615 يورو[2] أو 138.552 دولار أمريكي.

2) 1000 وحدة حقوق السحب الخاصة عن الضرر الذي يلحق أمتعة الراكب (المسجلة أو اليدوية)[3] أي ما يعادل 1282 يورو أو 1386 دولار أمريكي.

3) 4150 وحدة حقوق السحب الخاصة عن ضرر التأخير في نقل الركاب[4] أي ما يعادل 5319 يورو أو 5750 دولار أمريكي.

4) 17 وحدة حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام بالنسبة للضرر الذي يلحق البضاعة أو التأخير في نقلها[5]، أي ما يعادل 22 يورو أو 24 دولار أمريكي عن كل كيلوغرام.

ب) الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي

تتوزع هذه الدول على نوعين: دول تجيز أنظمتها القانونية حساب عملتها الوطنية على أساس القياس إلى حقوق السحب الخاصة *(DTS)*، بينما دول أخرى لا تجيز ذلك، مما يؤدي إلى اختلاف أسلوب التحويل بين هذين النوعين من الدول على النحو الآتي:

1- الدول التي تجيز الحساب استنادا إلى حق السحب الخاص

رغم أن هذه الفئة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، إلا أن أنظمتها القانونية تجيز حساب عملتها الوطنية استنادا إلى حقوق السحب الخاصة، وفقا للطريقة التي تحددها كل دولة منها عن طريق قانونها النقدي[6]، بشرط أن تعبر هذه الطريقة إلى أبعد حد ممكن بالعملة الوطنية عن نفس القيمة الحقيقية لمبالغ الحدود القصوى للتعويض الواردة بالاتفاقية.[7]

---

[1] الفقرة الأولى للمادة 21 من اتفاقية مونتريال 1999.

[2] -1/ DTS = 1 ;176150€, cité par : lamy transport, t2 , n° 1226, p670.

[3]- الفقرة الثانية للمادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999.

[4]- الفقرة الأولى للمادة 21 من اتفاقية مونتريال 1999.

[5]- الفقرة الثالثة للمادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999.

[6]- عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي ، المرجع السابق، ص304، هشام فضلي، المرجع السابق، ص87.

[7]- محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص 371. دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص382.

كما ألزم نص الفقرة الثالثة من المادة 23 من الاتفاقية هذه الدول عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية تبليغ جهة الإيداع بطريقة الحساب التي تزمع إتباعها في حساب عملتها الوطنية، أو عند إجراء أي تغيير في هذه الطريقة.

2- الدول التي لا تجيز الحساب استنادا إلى حق السحب الخاص:

إذا كانت دولة القاضي الطرف في الاتفاقية غير طرف في صندوق النقد الدولي، ولا تسمح أنظمتها المالية بحساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حقوق السحب الخاصة[1]، فإن حدود المسؤولية تحسب وفقا لوحدة نقد ذهبية تعادل قيمتها 65.5 مليغرام من الذهب عيار 900 في الألف، وهي نفس كمية الذهب التي يحتويها الفرنك بوانكاريه[2].

ويجوز تحويل هذه المبالغ إلى العملة الوطنية المعينة بأرقام صحيحة وفقا لقانونها الوطني، ويجب أن تجري عملية التحويل بطريقة تعبر عن القيمة الحقيقية للحدود القصوى للتعويض الواردة في اتفاقية مونتريال[3] والمقدر بوحدات السحب الخاصة، ويتم ذلك على النحو التالي:

1) 1.500.000 وحدة نقدية ذهبية عن الضرر الذي يصيب الراكب.
2) 15.000 وحدة نقدية ذهبية عن الضرر الذي يصيب الأمتعة (المسجلة وغير المسجلة).
3) 62.500 وحدة نقدية ذهبية عن ضرر التأخير في نقل الركاب.
4) 250 وحدة نقدية ذهبية عن كل كيلوغرام من البضاعة عن الضرر الذي يلحق بها.[4]

1- ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص256 وما يليها.
2- إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 218.
3- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 326، 327.
4- هذه المبالغ المقدرة للحدود القصوى للتعويض بالنسبة للدول ليست أعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق الأحكام بحقوق السحب الخاصة بموجب وحدات نقدية تعادل 5،65 مليغرام من الذهب عيار 900 في الألف.، المنصوص عليها في الفقرة الثانية للمادة 23 من اتفاقية مونتريال 1999.

وعند حساب التعويض عن الضرر الذي يصيب البضاعة من تلف أو ضياع أو هلاك أو التأخير الذي يلحق بجزء منها يكون المعمول عليه هو الوزن الكلي للطرد أو الطرود التي أصابها الضرر[1]، وإذا كان الضياع أو التلف أو الهلاك أو التأخير الذي يلحق بجزء من البضاعة يؤثر على قيمة طرد أو طرود أخرى تغطيها وثيقة الشحن أو ما يقوم مقامها، فإن وزن الطرد أو الطرود يجب أن يؤخذ في الاعتبار عند تعيين إجمالي مبلغ التعويض المستحق.[2]

كما يلاحظ أن اتفاقية مونتريال 1999 بإدراجها هذه الحدود القصوى للتعويضات المقومة بالذهب قد أقرت بأحكام بروتوكول جواتيمالا 1971 الذي لم يكتب له أن يدخل حيز التنفيذ – إلى يومنا هذا– بحكم أنها نفس الحدود التي اشتمل عليها البروتوكول، وهو ما يعكس حرص المشرع الدولي من خلال اتفاقية مونتريال 1999 على الاحتفاظ ببعض قواعد نظام وارسو التي رأى أنها لا تزال مجدية وصالحة للتطبيق[3].

ويجب على الدولة أن تبلغ جهة الإيداع نتيجة التحويل عند إيداع وثيقة التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لهذه الاتفاقية، وعند إجراء أي تغيير في نتيجة التحويل.[4]

ثانيا: الضمانات المقررة للمضرورين

قدمت اتفاقية مونتريال 1999 العديد من الضمانات من شأنها أن تكفل للمضرورين الحصول على التعويضات الناجمة عن الأضرار التي تصيبهم دون تأخير، فبالإضافة إلى إلزام الناقل بتغطية مسؤوليته عن طريق التأمين (الذي سنخصص له مبحث خاص)[5]، وضعت اتفاقية مونتريال آلية جديدة تمكن المضرور من الحصول على مبلغ من الناقل الجوي لجبر الضرر ورفع المعاناة عنه مؤقتا إلى غاية الفصل في دعوى المسؤولية (أ).

1- محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص170.

2- طبقا للفقرة الرابعة للمادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999.

3- ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق ص256.

4- طبقا للفقرة الثالثة للمادة 23 من اتفاقية مونتريال.

5- راجع المبحث الأول للفصل الأول من الباب الثاني.

كما وضعت هذه الاتفاقية نظام لتعديل حدود التعويضات المقررة فيها دوريا الهدف منه حماية المتضررين من نقصان قيمتها الشرائية بمضي الوقت (ب).

أ) الوفاء المعجل لحين الفصل في دعوى المسؤولية:

وضعت اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص المادة 28 منها–[1] آلية جديدة تضمن للمتضررين الحصول من الناقل على مبلغ نقدي سريعا يعد من قبيل تعويض مؤقت الغاية منه رفع المعاناة عنه مؤقتا بدلا من الانتظار فترة طويلة إلى أن تفصل المحكمة المختصة في دعوى المسؤولية[2].

ويشترط لتطبيق نص المادة 28 من الاتفاقية توافر جملة من الشروط تتمثل في:

1) أن يكون الضرر المطلوب التعويض عنه ناتج عن وفاة الراكب أو إصابته بأذى جسماني وبالتالي لا يمكن المطالبة بالوفاء المعجل عن الأضرار الناجمة عن تلف أو ضياع أو هلاك البضاعة أو الأمتعة.[3]

2) أن يكون القانون الوطني للناقل يلزمه بدفع تلك المبالغ على شكل تعويض مسبق لجبر الضرر إلى غاية الفصل النهائي في الدعوى وهذا يدل على أن اتفاقية مونتريال قد أحالت إلى القانون الوطني للناقل في شأن تطبيق مبدأ النفاذ المعجل، ومقدار المبالغ الواجب دفعها في هذه الحالة[4].

3) أن تعويض المتضررين المشمول بالنفاذ المعجل يشمل فقط الأشخاص الطبيعيين دون الأشخاص المعنويين، لأن الهدف من تقرير هذا الوفاء المعجل هو تلبية الاحتياجات الاقتصادية العاجلة لهذا الشخص المضرور، وهو الأمر الذي ينتفي في حالة الأشخاص

---

[1] تنص المادة 28 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه:"في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم على الناقل أن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزما بموجب قانونه الوطني، مبالغ مسبقة إلى الشخص الطبيعي أو الأشخاص الطبيعيين الذين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية احتياجاتهم الاقتصادية العاجلة، ولا تشكل هذه المبالغ اعترافا بالمسؤولية ويجوز خصمها من أي مبالغ يدفعها الناقل كتعويض في وقت لاحقّ.

[2] -FOLLIOT (M-G), La modernisation du système varsovien de responsabilisé du transporteur, op-cit, p431.

[3]- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 213

[4] محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص378، أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق ، ص414.

المعنوية، حيث لا يمكن أن نتصور أن يحل الشخص المعنوي محل الشخص الطبيعي المضرور في المطالبة بحقه في التعويض.[1]

إن توافر هذه الشروط من شأنه أن يكفل للمتضرر الحصول على بعض المبالغ المالية تحت حساب التعويض المستحق له عن الأضرار التي أصابته بشكل سريع إلى غاية الفصل في دعوى التعويض[2]. غير أن الوفاء المعجل بمبلغ نقدي لا يعد اعترافا من قبل الناقل الجوي بمسؤوليته عن الأضرار التي أصابت الراكب، حيث يحق له تقديم كافة الأدلة والدفوع التي من شأنها نفي مسؤوليته، وإذا قضت المحكمة بالتعويض يجوز له أن يخصم من المضرور قيمة المبالغ التي تم دفعها مسبقا إلى المضرور[3].

وبالرجوع إلى نص المادة 28 من الاتفاقية 1999، يلاحظ أنها لم تحدد مقدار المبالغ التي يجب أن تدفع مقدما تاركة ذلك إلى التشريعات الداخلية[4]، إلا أن بعض شركات الطيران التزمت بدفع مبلغ 15.000 وحدة حقوق صحب خاصة وأوصت بعض هيئات الطيران بمبلغ 15.000 وحدة حقوق سحب خاصة، وقد تكون محل اتفاق بين الدول الأطراف في الاتفاقية بتوجيه صادر من منظمة الطيران المدني الدولي[5].

ب) المراجعة الدورية لحدود المسؤولية:

وضعت اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص المادة 24 منها– نظاما للمراجعة الدورية للحد الأقصى للمسؤولية (والذي استمدته من بروتوكول جواتيمالا 1971)[6]، يقضي بمراجعة دورية لحدود المسؤولية من جانب جهة الإيداع وهي المنظمة الدولية للطيران المدني

---

[1] - FOLLIOT (M-G), idem, op-cit, p431

[2] - SCHILLER (K), de la convention de Varsovie à la convention de Montreal, op-cit, pp. 475, 476.

[3] - CACHARD (O), op- cit, pp. 191, 192

[4]-. هشام فضلي، المرجع السابق، ص90.

[5]- هذا المبلغ ظهر للعيان عندما قامت شركة" « SWISS AIR» بدفع مبلغ 15000 وحدة حقوق سحب خاصة لأمر ضحايا رحلتها رقم SR 111من نيويورك إلى زوريخ عندما سقطت في المحيط الأطلسي عام 1998، أنظر موحود أحمد الكندي، المرجع السابق، ص165.

[6]- المادة 15 من بروتوكول جواتيمالا 1971 التي أضافت المادة 42 بعد المادة 41.

« *ICAO* » ، كل فترة زمنية قدرها خمس سنوات، على أن تتم أول مراجعة في نهاية السنة الخامسة، بعد دخول الاتفاقية سريان التنفيذ، أو إذا لم تسري الاتفاقية خلال خمس سنوات من تاريخ فتح باب التوقيع عليها، خلال السنة الأولى لسريانها، وذلك برفع هذه الحدود إلى القدر الذي يتناسب مع ارتفاع معدلات التضخم[1].

ويجب أن يكون مقياس معدل التضخم المستخدم في تحديد عامل التضخم هو المتوسط المرجح للمعدلات السنوية للزيادة أو النقصان في الأرقام القياسية لأسعار الاستهلاك في الدول التي تشكل عملاتها وحدة حقوق السحب الخاصة المذكورة في الفقرة الأولى من المادة 23 من الاتفاقية[2].

وإذا تبين من المراجعة أن عامل التضخم قد تجاوز 10%، فعلى المنظمة الدولية للطيران المدني أن تخطر الدول الأطراف بتعديل حدود المسؤولية، ويصبح هذا التعديل ساريا بعد ستة أشهر من تاريخ إبلاغه للدول الأطراف[3]. وإذا سجلت أغلبية من الدول الأطراف عدم موافقتها في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ الإخطار لا يسري التعديل وتحيل جهة الإيداع الأمر إلى اجتماع للدول الأطراف، حينئذ يجب على المنظمة الدولية للطيران المدني كجهة إيداع أن تخطر فورا جميع الدول الأطراف بسريان أي تعديل[4].

كما يجوز أن تتم المراجعة في أي وقت دون استلزام مضي فترة خمس سنوات، شريطة أن تعرب ثلث 3/1 الدول الأطراف في الاتفاقية عن رغبتها في ذلك، بشرط أن يكون عامل التضخم المشار إليه سلفا قد تجاوز 30% منذ المراجعة السابقة أو منذ تاريخ سريان الاتفاقية

[1] - FOLLIOT, (M-G), La modernisation du système varsovien de responsabilisé du transporteur, op-cit, pp430, et 431.

[2]- الفقرة الاولى للمادة 24 من اتفاقية مونتريال 1999.

[3]- هشام فضلي، المرجع السابق، ص92، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص306.

[4]- الفقرة الثانية للمادة 24 من اتفاقية مونتريال 1999.

إذا لم يحدث تعديل سابق، وتجري المراجعات اللاحقة مرة كل خمس سنوات ابتداء من نهاية السنة الخامسة يعد تاريخ المراجعة الأخيرة التي تمت دون مراعاة لمدة الخمس سنوات[1].

وفعلا تمت أول مراجعة لحدود المسؤولية من جانب المنظمة الدولية للطيران المدني *« ICAO »* ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 30 ديسمبر 2009، حيث حددت نسبة الزيادة بـ 13.1%، بموجبها أصبحت الحدود القصوى للتعويض كالآتي:

1) في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى جسماني يقدر التعويض بـ 113.100 وحدة حقوق سحب خاصة بدلا من 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة أي ما يعادل 123.300 يورو[2].
2) في حالة التأخير في نقل الركاب حدد التعويض بـ 4694 وحدة حقوق سحب خاصة بدلا من 4150 وحدة حقوق سحب خاصة أي ما يعادل 5116.46 يورو.
3) في حالة نقل الأمتعة حددت مسؤولية الناقل الجوي المحدودة بـ 1131 وحدة حقوق سحب خاصة بدلا من 1000 وحدة حقوق سحب خاصة أي ما يعادل 1232.79 يورو.
4) في حالة نقل البضائع: حددت مسؤولية الناقل عن تلف البضاعة أو هلاكها أو ضياعها أو تأخير في وصولها بمقدار 19 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام بدلا من 17 وحدة حقوق سحب خاصة أي ما يعادل 20.71 يورو عن كل كيلوغرام.

[1]- الفقرة الثالثة للمادة 24 منا اتفاقية مونتريال 1999.

[2] - au 15/12/2009 (1DTS= 1,09€) voir, fiche convention de Montréal (Mise à jour décembre 2009), DTA /* MDP/ p1 /CB.

المطلب الثالث:

تحديد مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري

إن الحوادث التي تتعرض لها الطائرة كثيرا ما تؤدي إلى هلاك كل ما بداخلها من ركاب أو بضائع أو أمتعة، فإذا انعقدت مسؤولية الناقل الجوي على أساس جبره لكل الأضرار التي نجمت من الحادث، لأفضى ذلك إلى إفلاس مؤسسات النقل الجوي، وشل حركة الملاحة الجوية، لذا حرص المشرع الجزائري- من خلال التشريعات المنظمة للنقل الجوي بصفة عامة ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة- على التوفيق بين مصلحة الناقل الجوي من ناحية ومستعملي الطائرة- من ركاب أو شاحنين- من ناحية أخرى، عندما تبنى حدود قصوى للتعويض لا يجوز إلزام الناقل بأن يدفع للمتضررين أكثر منها.

لقد اعتمد المشرع الجزائري مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة المتضررين، لكونه أكثر نظم المسؤولية ملاءمة للنقل الجوي في الجزائر، سواء في قانون رقم 64-166 المتعلق بالخدمات الجوية، أو قانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني، متأثرا بأحكام اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955، من خلال تبنيه حدود التعويض التي أقرتها هذه الاتفاقية رغم ضآلتها مقارنة بما يحصل عليه المتضررين في الدول الأخرى التي صادقت على اتفاقية مونتريال 1999، مستندا إلى مبررات تدعم مصلحة شركات الطيران المدني على حساب مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين، لا تستجيب للتطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي الذي أصبح أكثر أمنا من طرق النقل الاخرى.

لتوضيح أحكام تحديد مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري يمكننا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

- **الفرع الأول:** مدى ملاءمة حدود المسؤولية في التشريع الجزائري مع تطور قطاع النقل الجوي.
- **الفرع الثاني:** الحد الأقصى للتعويض وكيفية حسابه في التشريع الجزائري.

الفرع الأول:

مدى ملاءمة حدود المسؤولية في التشريع الجزائري مع تطور قطاع النقل الجوي

أخذ المشرع الجزائري بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي لكونها أكثر نظم المسؤولية ملائمة لقطاع النقل الجوي في الجزائر متأثرا بأحكام اتفاقية وارسو 1929 المعدلة بروتوكول لاهاي 1955، حاول من خلالها إقامة توازن بين مصالح طرفي عقد النقل الجوي مستندا في ذلك إلى مبررات تدعم مصلحة شركات الطيران المدني في الجزائر التي مازالت في حاجة إلى رعاية واستقرار (أولا).

إلا أن التطور المذهل الذي عرفه قطاع النقل الجوي الذي أصبح أكثر أمنا من طرق النقل الأخرى، جعل الاعتبارات التي استمدها المشرع الجزائري من اتفاقية وارسو لا تستجيب لهذا التطور، مما يستوجب اعتماد توازن عادل وتعويض كفيل بحماية المتعاملين من ركاب أو شاحنين. (ثانيا)

أولا: مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي في التشريع الجزائري

اعتمد المشرع الجزائري مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي في مواجهة المتضررين في حالات وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني، أو تلف البضاعة والأمتعة أو هلاكها أو فقدها، أو التأخير في النقل، لكونه أكثر نظم المسؤولية ملائمة للنقل الجوي في الجزائر متأثرا بأحكام اتفاقية وارسو 1929 [1]– حاول من خلالها إقامة توازن بين مصالح فرقاء عقد النقل الجوي، حيث يقيم –في نفس الوقت– وزنا لحقوق ضحايا حوادث الطيران، مع بعض الترجيح لمصلحة شركات الطيران بررته حداثة قطاع النقل الجوي في الجزائر– وحاجته إلى الرعاية وتثبيت الأقدام، لأن الوضع المالي الهش لشركاتها الملاحية يمثل رهانات حقيقية أمام النظرة الموحدة لموازنة المصالح[2].

[1] - BOUJELLEL (A) , thèse, op-cit, p344.

[2]- دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص229.

لقد تضافرت مجموعة من المعطيات والمصوغات التقنية، المالية والاقتصادية فيما بينها لها صلة بما تصر على تقديمه الدول النامية –بما فيها الجزائر– حجة تدعم أطروحاتها السياسية التي تقدمها شركات الطيران الوطنية[1] والتي يمكن إيجازها فيما يأتي:

أ) الرغبة في حماية وتشجيع مرفق النقل الجوي:

لا يزال المشرع الجزائري –إلى يومنا هذا– متمسكا بالنظام القانوني الحمائي للناقل الجوي الذي أرساه نظام وارسو من خلال القوانين المنظمة للطيران المدني بصفة عامة ومسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، سواء في قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية[2]، أو حتى مع صدور قانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني[3]، حيث يبدو جليا تأثر المشرع الجزائري بأحكام اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي لعام 1955 من خلال تمسكه بالمسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض من الجانب الجوي القابلة للإثبات العكس[4] وهو ما يعني تبنيه للموازنة التي اقترحتها الاتفاقية والآخذة في الحسبان معطيات النقل الجوي في الجزائر، والظروف الاقتصادية والتقنية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية المحتكرة لسوق النقل الجوي، والتي في أمس الحاجة إلى الدعم والتحديث والاستجابة لطلبات المستهلكين لخدمة النقل الجوي التي ما فتئت تزداد يوما بعد يوم، ولمواجهة المنافسة المحمومة من قبل شركات الطيران العالمية في مجال الطيران الدولي[5].

ولاشك أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي من شأنه أن يساعد مرفق النقل الجوي في الجزائر على النمو والثبات والاستمرارية، أما المسؤولية غير المحدودة فإنها تكبد الناقل خسائر مادية لا قبل له على تحملها، وقد يؤدي في النهاية إلى إفلاسه وخروجه من الميدان،

---

[1]- أخذت التشريعات الدولية والداخلية بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي من التشريعات المنظمة للمسؤولية المحدودة للناقل البحري الدولي كاتفاقية بروكسل لسنة 1924، المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن، وكما أخذت بمبدأ تحديد المسؤولية اتفاقيتا برن للنقل بالسكك الحديدية (اتفاقية نقل البضائع CIM ،واتفاقية نقل الركاب والأمتعة)، أنظر : فاروق أحمد زاهر تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة ، المرجع السابق ، ص105.

[2]- المادة 77 من القانون المتعلق بالمصالح الجوية (رقم 166/64)

[3]- المادة 150 من قانون الطيران المدني (رقم 06/98).

[4] - BOUJELLEL (A), thèse, op, cit ; p319 ets.

[5] - TOUAFEK (A), la sureté et la sécurité Aéronautique, une priorité internationale, op, cit, p154 ets.

مما يضر بالمصلحة العامة التي تتطلب استمرار شركات النقل الجوي في أداء دورها في خدمة المتعاملين، ومن هنا يتأكد لنا أن الاعتبارات الاقتصادية هي الدافع الذي يبرر استمرارية تحديد مسؤولية الناقل الجوي في ظل التشريع الجزائري[1].

ب) توزيع عبء مخاطر الاستغلال الجوي:

عمد المشرع الجزائري –متأثرا بأحكام اتفاقية وارسو 1929– إلى توزيع عبء مخاطر الاستغلال الجوي بين الناقل والمتعاملين من ركاب أو شاحنين، وذلك من باب العدالة وانتهاجا لسياسة التوازن بينهما، حيث يتعين على مستهلك خدمة النقل الجوي (الراكب أو الشاحن) أن يتحمل قدرا من مخاطر عملية النقل بالطائرة من خلال تحديد حقه في التعويض، وذلك بتنازله عن الحصول على التعويض الكامل عن الضرر الذي يلحق به في حالة وقوع حادث جوي[2].

وبالمقابل يلتزم الناقل الجوي بأن يدفع للمضرور مبلغا محددا هو في الغالب أقل من قيمة الضرر الفعلي، وذلك حماية لمرفق النقل الجوي وضمان استمراريته ونموه لكونه لا يزال في مهده، وبالتالي يعد الناقل الجوي هو المستفيد الأول من تحديد المسؤولية[3]، لكن هذه الفائدة تمتد لتشمل حتى المتعاملين من ركاب أو شاحنين، لأن حصولهم على تعويض محدود ومؤكد الحصول عليه أجدى لهم من التعويض الكامل لكنه محتمل الإدراك وصعب المنال[4].

لكن بالمقابل يمكن للراكب أو الشاحن إذا أراد الحصول على تعويض يزيد عن الحد الأقصى المقرر، بحسبان أن الضرر يفوق هذا الحد، اللجوء إلى إبرام عقد تأمين إضافي

---

[1] -BOUSSEDRA (M,N), thèse, op ,cit, pp 140,141.

[2]- ذهب جانب من الفقه إلى تبرير تحديد مسؤولية الناقل الجوي من خلال تحميل مستعملي النقل الجوي نصيبا من مخاطر السفر بالطائرة وذلك بتنازله عن الحصول على التعويض الكامل عن الضرر الذي أصابه من جراء الحادث الجوي، لأنه مهما بلغ تقدم نشاط النقل الجوي، فهو لا يزال ناشئا ولابد من رعاية القائمين عليه حفاظا للمصلحة العامة، أنظر ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص546.

[3]- la preuve requise par l'article 20 pour exonérer le transporteur de sa responsabilité, étant déficit a faire le plus souvent il sera tenu responsable, mais et c'est là le grand intérêt de la C-V , sa responsabilité sera limitée » voir POURCELET (M)Transport aérien international et responsabilité, op, cit p73.

[4]- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص242.

يغطي الفرق بين قيمة هذا الضرر والحد الأقصى المقرر سواء في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة[1]، أو قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني الجزائري المعدل[2].

ج) رغبة شركات التأمين الجزائرية في تحديد المسؤولية للتأمين عليها:

تتميز حوادث الطيران بجسامة الأضرار وضخامة المبالغ المطلوب دفعها، وهو ما يستدعي مرافقة شركات التأمين لعمليات النقل الجوي، لكفالة استمرار هذا النوع من الاستغلال، وسيكون عسيرا على هذه الشركات الإقبال على التعاقد مع الناقل الجوي بدون تحديد لمسؤوليته عن الأضرار التي قد تصيب كل من الركاب أو الشاحنين[3]، مما يعود بالفائدة على الناقل الجوي من خلال التأمين من مسؤوليته تجاه الركاب والشاحنين من جهة، وفي مصلحة المؤمن لهم من خلال تحديد التعويض الذي يحصلون عليه لدى تحقق الخطر المؤمن منه من جهة أخرى[4].

إلا أن هذه المصلحة –وبالتالي هذا التعويض– كثير ما يتم تنظيمه في مجال المسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب تشريعات واتفاقيات دولية تحدد التعويض الواجب دفعه، وبالتالي الخسارة المؤمن منها، أو بتعبير آخر المصلحة القابلة للتأمين، ذلك أن كل من اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة وقانون الطيران المدني الجزائري لعام 1998 المعدل، قد عملت على وضع حدود للمسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمتعاملين، ومن ثم حددت بشكل غير مباشر نطاق المصلحة التي يسعى إلى تأمين مخاطرها أي أن مبالغ التأمين المنصوص عليها بوثائق التأمين الجوي تتأثر بشكل مباشر بحدود هذه التشريعات المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي[5].

---

[1]- يسمى هذا النوع من التأمين " بالتأمين الفردي التكميلي يعقده المسافر عند سفره بهدف تغطية وضمان مخاطر السفر في رحلة محددة أو لزمن محدد، حيث يبدأ هذا التأمين في السريان منذ وجود المسافر تحت رقابة وإشراف الناقل الجوي، ويغطي هذا التأمين كافة الأضرار التي يتعرض لها المسافر خلال تنفيذ عقد النقل الجوي يشرط أن تكون هذه الأضرار من طبيعة جسدية.

[2]- نظمه المشرع الجزائري من خلال أمر رقم 95 رقم 07/95 المتضمن قانون التأمينات من المادة 60 إلى المادة 67 منه.

[3]- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص109.

[4]- فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص200.

[5] RIESE et LACOUR, op, cit, p275, ZOGHBI (H) thèse, op cit, p39.

وقد ألقى المشرع الجزائري –من خلال نص المواد 158، 159، 196 من الأمر رقم 95-07 المتعلق بقانون التأمينات المعدل- على عاتق الناقل الجوي إلزامية اكتتاب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع.

ويهدف تأمين المسؤولية ضمان التعويض من الأضرار التي تصيب الركاب أو البضائع، ويجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار الحدود القصوى للتعويض المقررة في اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.[1]

د) العمل على تقليل المنازعات:

تسعى شركة الخطوط الجوية الجزائرية –في أغلب الحالات- إلى تسوية منازعاتها مع المتعاملين من ركاب أو شاحنين، دون ما حاجة إلى اللجوء للقضاء وما ينجر عنه من إطالة أمد النزاع، ويمكن ذلك في ظل مسؤولية الناقل المحدودة، حيث يستطيع الناقل حساب التعويضات المستحقة باللجوء إلى الصلح، حيث يعرض الناقل على المتضررين المبالغ المستحقة لهم كتعويضات عن الأضرار التي لحقتهم من جراء الحادث –كطريقة ودية للتصالح مع المتضررين- بعيدا عن أروقة المحاكم حفاظا على سمعته واعتباره بين جمهور العملاء[2].

وبالمقابل يكون من مصلحة المضرور اللجوء إلى التسوية الودية مع الناقل من خلال حصوله على التعويض المستحق –في إطار المسؤولية المحدودة للناقل الجوي- في أسرع

[1]- تنص المادة 196 من قانون التأمين على أنه :" يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير.
-يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الاضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحددة في التشريع المعمول به في هذا المجال.

[2] -Dans ce sens « la compagnie nationale Air Algérie très sensible à la douleur des Victimes et à leurs ayants droits a procédé également au versement a ces derniers d'une avance forfaitaire de 1.200,000DA, en , attendant l'instruction définitive des dossiers et l'indemnisation en vigueur », TOUAFEK (R), la sureté et la sécurité Aéronautique, une priorité internationale, op, cit, p155.

وقت، لتفادي طول إجراءات التقاضي، وما يترتب عنه من تقليل المنازعات وسرعة استقرار الأوضاع، مما يعود بالفائدة على الناقل والمضرور على سواء[1].

ثانيا حتمية توازن المصالح كفيل بحماية حقوق المتعاملين

تبنى المشرع الجزائري أحكام المسؤولية القائمة على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي، لكونه أكثر ملائمة للنقل الجوي، حيث يساعد المرفق النقل الجوي على النمو والاستمرار والاستقرار مستمدا هذه الأحكام من اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 التي تلزم الناقل بالتعويض لجبر الضرر، إلا أن التعويض الذي يلتزم به في مواجهة المضرور ليس حتما مساويا قيمة الضرر الحاصل، بل هو محدد في النص القانوني بحيث لا يجوز للناقل أن ينزل بقدر التعويض الذي يقدمه للمضرور عن هذا الحد الأقصى كقاعدة، كما لا يجوز للمضرور أن يطالب بأزيد منه، وليس للقاضي أن يحكم بتعويض يتجاوز هذا الحد بالغا ما بلغت قيمة الضرر.

لكن يعاب على التشريع الخاص بتحديد مسؤولية الناقل الجوي في الجزائر على أنه لم يساير متغيرات اقتصادية وتقنية ومالية التي استجدت و ميزها على المستوى التقني تطورا مذهلا في مجال الطيران، وارتفاع متوسط الأمن والسلامة في هذا القطاع، والذي أصبح يوصف بآلة نشاط عادي ويومي ولا يكاد يختلف عن طرق النقل الأخرى، بل أصبح أكثر أمنا من طرق النقل الأخرى البرية والبحرية، مما يجعل الحدود القصوى للتعويض التي استمدها المشرع الجزائري من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، قد تجاوزها الزمن والتي أصبحت لا تستجيب لتطور قطاع النقل الجوي (أ)، مما يتوجب على المشرع الجزائري اعتماد توازن عادل وتعويض يكفل حماية المتعاملين (ب).

[1] - فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، المرجع السابق، ص110.

أ) عدم استجابة حدود التعويض في التشريع الجزائري لتطور قطاع النقل الجوي:

رغم انتعاش قطاع النقل الجوي في الجزائر، وازدياد الإقبال على الطيران واتساع نشاطه –وخاصة بعد أن أصبحت شركات التأمين الحليف الاقتصادي المرافق لها– إلا أن الأحكام المنظمة لفكرة توازن المصالح بين الناقل والمتعاملين والمتعلقة بالحدود القصوى للتعويض –المستمدة من نظام وارسو– التي تقوم على التفضيل والحماية الممنوحة للناقل قد تجاوزتها الأحداث، وأصبحت لا تتناسب مع الاحتياجات المتزايدة والمتنوعة لزبائن النقل الجوي، سواء من الناحية الاقتصادية أو من الناحية القانونية.

– **فمن الناحية الاقتصادية:** رغم أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي ومعرفة التعويض المستحق مسبقا قد يدفع الناقل والمتعاملين من ركاب وشاحنين إلى التصالح وديا في الحدود المقررة في اتفاقية وارسو 1929 المعدلة دون الدخول في منازعات قضائية قد يطول أمدها ولا يحصل العميل على القدر المحدد في الاتفاقية، إلا أن الحدود القصوى للتعويض التي أقرها التشريع الجزائري تعد ضئيلة جدا لا تتناسب مع ارتفاع مستوى المعيشة والأسعار[1]، مما يستدعي إعادة النظر في قدر هذه المبالغ، خاصة وأن النقل الجوي عرف تقدما، وأصبحت الطائرة أكثر أمنا من وسائل النقل الأخرى وأشد منافسا لها، خاصة بعد دخول اتفاقية مونتريال 1999 حيز التنفيذ عام 2003، والتي أقرت حدودا قصوى للتعويض من شأنها تحقيق التوازن العادل القائم على حسن التكفل بحقوق المتعاملين ضحايا حوادث النقل الجوي، لذلك كان من الأجدر على المشرع الجزائري المصادقة على اتفاقية مونتريال لعام 1999، وتبني الحدود القصوى للتعويض التي أقرتها هذه الاتفاقية، والتي من شأنها تحقيق العدالة، وبإمكانها توفير الاستجابات المالية المرغوب فيها[2].

[1]- إن الحدود القصوى للتعويض التي أقرتها اتفاقية وارسو الأصلية كانت تميل ناحية الناقلين الجويين على حساب العملاء لأن هذه المبالغ تقل بكثير عما يحصل عليه المضرور – آنذاك – من حادث آخر في وسائل النقل الأخرى. والغاية منه تشجيع الطيران التجاري والعمل على تطويره وازدهاره، وذلك بعدم إلقاء مسؤولية كبيرة على الناقلين حتى لا ينعكس ذلك سلبا على قطاع النقل الجوي في الجزائر.

[2]- يوجد تباين كبير بين حدود التعويض التي أقرتها اتفاقية وارسو 1929 وبين حدود التعويض المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال 1999، مما يجعل الحدود القصوى للتعويض التي تبناها المشرع الجزائري ضئيلة جدا تحتاج إلى مراجعة. بالإضافة إلى تخلي التشريع الدولي عن احتساب التعويض على أساس قاعدة الذهب.

- **أما من الناحية القانونية:** فإن حدود المسؤولية –التي استمدها المشرع الجزائري من اتفاقية وارسو– أصبحت غير مجدية ولا تتلاءم مع التطور الذي عرفه قطاع الطيران المدني، ويرجع ذلك لعدة اعتبارات أهمها:

1–تطور قطاع النقل الجوي وقوة مؤسساته الاقتصادية:

عرف قطاع النقل الجوي في العالم تطورا وازدهارا، من خلاله أصبحت شركات النقل الجوي ذات قدرات مالية كبيرة بفضل الأرباح الهائلة المحققة، والتي تجعلها عن منأى عن المخاطر الاقتصادية التي تترتب عن الحوادث الجوية[1].

وحتى يواكب قطاع النقل الجوي في الجزائر هذا التطور، يستوجب على المشرع الجزائري وضع منظومة قانونية من شأنها أن تكفل حقوق المتعاملين من ركاب أو شاحنين من خلال الزيادة في الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تصيبهم ويتم مراجعها دوريا كلما اقتضت الضرورة إلى ذلك من أجل تقريب العدالة من المستهلك المتضرر من حوادث الطيران، ورفع كل المعوقات الإجرائية الحائلة دون وصوله إلى حقه في التعويض.

2–تراجع مخاطر الاستغلال الجوي:

تراجعت مخاطر الاستغلال الجوي وقلت نسبة الحوادث الجوية بفضل تطور صناعة الطائرات وتقدمت علوم الطيران والأرصاد الجوية والفضاء ليبدو جليا تحكم الإنسان في عناصر الملاحة الجوية وظروفها إلى أبعد حد، مما دفع بالتشريع الدولي –من خلال اتفاقية مونتريال 1999– إلى الأخذ بالمسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر وتحمل التبعة التي لا يتحمل مضارها سوى الناقل الجوي.[2]

[1]- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص21 ، 22، يزيد دلال، رسالة، المرجع السابق، ص235، وما يليها.

[2]- بالرجوع إلى نص المادتين 17، 18 من اتفاقية مونتريال 1999 نجدها أنها أخذت بالمسؤولية الموضوعية سواء تعلق الأمر بالأضرار التي تصيب الركاب والتي لا تزيد قيمتها عن 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة أو الأضرار التي تصيب البضاعة والأمتعة من هلاك أو تلف أو ضياع، مما يستوجب على المشرع الجزائري الأخذ بالمسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي

لذلك يستوجب على المشرع الجزائري تبني نظام المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي التي من شأنها أن تكفل الحماية القانونية لمستعملي الطائرة وعدم إشراكهم في تحمل مخاطر هذا الاستغلال بوضع سقف أعلى للتعويض.

3-انتعاش سوق التأمين وازدهاره:

إن تراجع مخاطر الطيران من جهة، وتحديد مسؤولية الناقل الجوي من جهة أخرى هما الدافعان الرئيسيان لإقبال شركات التأمين دخول سوق التأمين الجوي، حيث أصبحت شركات التأمين الحليف الاقتصادي والمرافق الأمين لرحلاتها، إذ يعتبر التأمين الجوي وسيلة فعالة للحد من الآثار المالية التي تترتب على تعرض الطائرة لحادثة أثناء الرحلة الجوية[1].

وعليه فإن اعتماد المشرع الجزائري لنظام المسؤولية المحدودة –من خلال وضع حدود قصوى للتعويض تتماشى مع ارتفاع مستوى المعيشة والأسعار- يمكن الناقل الجوي من احتساب مدى الخسارة التي قد يتعرض لها، وبالتالي حماية نفسه بعقد التأمين اللازم لمواجهة هذه الخسارة، خاصة وأن المشرع الجزائري يلزم شركات النقل الجوي باكتتاب تأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة.

ب) وجوب اعتماد توازن عادل وتعويض كفيل بحماية المتعاملين:

إن التحول من مقاربة التوازن الممكن، القائمة على فكرة ترجيح مصالح الناقلين، إلى مقاربة التوازن العادل القائمة على حسن التكفل بحقوق ضحايا حوادث النقل الجوي، سواء كان على مستوى موضوع الحق ذاته أو آلية الوصول إليه من خلال موازنة للمصالح في حدود الممكن من جهة، واعتماد تعويض عادل كفيل بحماية المتعاملين من جهة أخرى.

[1]- أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التّأمين عليها مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس ، العدد الاول، السنة السادسة عشرة، 1974، ص20 وما يليها.

1) إقامة موازنة للمصالح في حدود الممكن:

يسعى التشريع الدولي –الخاص بالنقل الجوي الدولي– إلى إقامة توازن عادل بين مصالح الناقلين الجويين ومتعاملي النقل الجوي من ركاب أو شاحنين، ويتجلى ذلك جليا من خلال اتفاقية مونتريال 1999 التي أقامت مسؤولية الناقل الجوي على أسس كفيلة بتحقيق العدالة في حدود الممكن[1] والتي تتمثل في:

أ) اعتماد المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب أو الشاحنين.

ب) وضع حدود قصوى للتعويض كفيلة بجبر الضرر الذي يصيب المتعاملين.

ت) المراجعة الدورية للحدود القصوى للتعويض.

ث) الوفاء المعجل لحين الفصل في دعوى المسؤولية.

ج) إلزام الناقل بتغطية مسؤوليته عن طريق التأمين.

لذلك يتوجب على المشرع الجزائري المصادقة على اتفاقية مونتريال 1999 وتبني أحكام المسؤولية التي أقرتها هذه الاتفاقية، سواء بالنسبة للنقل الجوي الدولي أو النقل الجوي الداخلي من خلال إقرار نص في قانون الطيران المدني الجزائري يقضي بتطبيق أحكام اتفاقية مونتريال 1999 على النقل الجوي الداخلي بما فيها أحكام مسؤولية الناقل الجوي بصفة عامة وتبني الحدود القصوى للتعويض بصفة خاصة.

2) اعتماد تعويض عادل كفيل بحماية المتعاملين:

إن الغاية من اعتماد توازن عادل بين مصالح كل من الناقلين الجويين والمتعاملين هو حصول المتضررين من حوادث الطيران على تعويض عادل من شأنه جبر الضرر أو

---

[1]- هذه الأسس المنصوص عليها في اتفاقية مونتريال كفيلة بتقديم الحماية الكافية لمتعاملي النقل الجوي من خلال حصولهم على التعويض عن الاضرار التي تصيبهم عكس قانون الطيران المدني رقم 06/98 الذي مازال منحازا للناقلين الجويين، رغم التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي.

التخفيف منه، ويتم ذلك باعتماد حدود قصوى للتعويض تكون مساوية لقيمة الضرر الحاصل وتتناسب مع مستوى المعيشة والأسعار، وهو التوجه الذي أخذ به التشريع الدولي –من خلال اتفاقية مونتريال 1999– والتي أعادت النظر في عديد الصيغ المجحفة لحق المستهلك في التعويض الشامل والعادل، إن على مستوى الأساس الموضوعي للمسؤولية، أو المراجعة الدورية لحدود المسؤولية، أو عبر تذليل الإكراهات الإجرائية الحائلة دون وصوله السريع لصاحب الحق.

إلا أن التشريع الجزائري مازال مجحفا في حق المتضررين من حوادث الطيران، حيث تعد التعويضات التي أقرها قانون الطيران المدني الجزائري –المستمدة من نظام وارسو– ضئيلة جدا مقارنة بما يحصل عليه المتضررين في الدول التي صادقت على اتفاقية مونتريال كدول الاتحاد الأوروبي أو الولايات المتحدة الأمريكية، أو حتى بعض الدول العربية والإفريقية، وعدم تناسبه مع التطورات الاقتصادية والاجتماعية، والتقدم المذهل الذي أحرزه قطاع الطيران المدني، والحل هو وجوب تبني المشرع الجزائري للحدود القصوى للتعويض التي أقرتها اتفاقية مونتريال 1999 سواء بالنسبة للنقل الجوي الدولي أو الداخلي من أجل توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي دوليا وداخليا، التي تحقق التوازن العادل للمصالح وكفيلة بتكريس الحماية المطلوبة للمتعاملين من ركاب أو شاحنين.

الفرع الثاني:

الحدود القصوى للتعويض وكيفية حسابها في التشريع الجزائري

صادقت الجزائر على اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955، بموجب المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 02 مارس 1964[1]، غير أنها لم تصادق على البروتوكولات اللاحقة المعدلة للاتفاقية وارسو الأصلية، وعليه أضحت هذه الاتفاقية من النظام القانوني الجزائري بالنسبة للنقل الجوي الدولي، وانعكست جليا على القواعد المنظمة للنقل الجوي الداخلي –من خلال نص المادة 150 من قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني[2] المعدل، لاسيما تلك المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي بما فيها الحدود القصوى للتعويض (أولا)، وكيفية حسابها (ثانيا).

أولا: الحدود القصوى للتعويض في التشريع الجزائري

أرسى المشرع الجزائري مبدأ تحديد المسؤولية رغبة منه في التوفيق بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، ولمستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين من ناحية أخرى، وإقامة التوازن بينهما حيث قرر مبدأ التعويض المحدد بحد أقصى من خلاله لا يلتزم الناقل المسؤول في مواجهة المضرور بأكثر منه سواء تعلق الأمر بالحدود القصوى للتعويض إزاء الركاب (أ) أو الخاصة بالبضائع والأمتعة (ب).

أ) الحد الأقصى للتعويض في نقل الركاب:

نصت المادة 150 من قانون الطيران المدني المعدل رقم 06/98 على: "مع مراعاة أحكام المادة 152 أدناه تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص منقول طبقا لقواعد اتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 وبروتوكول لاهاي في 28سبتمبر 1955

---

[1]- الجريدة الرسمية، عدد 26 لسنة 1964.

[2]- الجريدة الرسمية عدد 48 لسنة 1998.

والمصادق عليهما من طرف الجزائر، وتحدد قيمتها 250.000 وحدة حسابية خاصة كحد أقصى لكل مسافر".

وعليه فإن المشرع الجزائري قد استند في تقرير الحدود القصوى للتعويض لأحكام اتفاقية وارسو 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 بشكل صريح، واعتمدها في حساب الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب الخاصة بالنقل الجوي الداخلي[1]، الغاية منها توحيد الحد الأقصى للتعويض– الخاصة بنقل الركاب– دوليا وداخليا، والمقدر بـ 250.000 وحدة حسابية عن كل مسافر منقول، أما إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر أثناء الرحلة الجوية الواحدة، التزم الناقل الجوي بدفع تعويض يكون في حدود 250.000 وحدة حسابية لكل مسافر أو خلفه.

وهي نفس قيمة التعويض التي أقرها المشرع الجزائري في نص المادة 77 من قانون رقم 166/64 المؤرخ في 08 جوان 1964 يتعلق بالمصالح الجوية[2]، مما يدل على تمسك المشرع الجزائري بأحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 فيما يخص الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب[3] رغم ضآلة هذا التعويض الذي أصبح لا يتناسب مع ارتفاع مستوى المعيشة والأسعار، وانخفاض قيمة العملة الوطنية، خاصة وأن النقل الجوي لم يصبح كما كان عند وضع الاتفاقية، إذ تناقصت الأخطار الجوية

---

[1]- يبدو جليا أن المشرع الجزائري قد استمد أحكام هذه المادة من التشريع الفرنسي، من خلال قانون رقم 269/57 الصادر بتاريخ 1957/03/02 المتضمن مسؤولية الناقل في النقل الجوي من خلاله عمد المشرع الفرنسي إلى توحيد الحدود القصوى للتعويض على الصعيدين الدولي والداخلي والمنصوص عليهما في اتفاقية وارسو 1929، لكن سرعان ما رفع الحد الأقصى للتعويض في عام 1974، إلى 290 ألف فرنك ، ثم إلى 300 ألف فرنك عام 1976، واستمر رفع الحد الأقصى للتعويض دوريا إلى أن بلغ الحد في التنظيم الأوربي رقم 97-2027 مائة (100) ألف وحدة حقوق سحب خاصة.

[2]- تنص الفقرة الأولى للمادة 77 من قانون المصالح الجوية رقم166/64 على أنه" مع مراعاة أحكام المادة 101 التالية، تحدد مسؤولية الناقل بواسطة الطائرة إزاء كل شخص منقول بمائتين وخمسين ألف وحدة حسابية، وإن كان بالإمكان ضبط حد أعلى بموجب اتفاق بين الناقل والشخص المنقول".

[3] - dans ce sens « le renvoi au régime de la convention de Varsovie est clair en ce qui concerne les dommages et préjudices subis lors d'un vol international entendu au sens de la convention, quant à la responsabilité du transporteur par Aéronef, lorsqu' il s'agit d'un transport aérien interne, celle-ci est régie par les seules dispositions reprises dans la loi de 1964 et éventuellement par les autres règles de droit interne, la loi de 1964 a d'ailleurs reproduit certaines dispositions de la convention 1929, voire même du protocole de 1955. Le législateur algérien reconnait les avenages que présente l'adoption de règles uniformes de la convention puisqu'il l'a volontairement mentionner dans l'exposé des motifs de la lois de 1964 sur les services aériens… », BOUJELLAL (A), op, cit, p 330.

وأمكن حصرها في أضيق نطاق بحيث أصبحت الطائرة أكثر أمنا من وسائل النقل الأخرى، وأشد منافس لها، وبالتالي بعد الأخذ بهذا الحد –في الوقت الحالي– غير كافي ويمس بآدمية الإنسان وكرامته.

ويشمل الحد الأقصى للتعويض في نقل الركاب، كافة الأضرار التي حددتها المادة 145 من قانون الطيران المدني (المعدل) رقم 06/98 الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين والتي أدت إلى وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي بما في ذلك الضرر الذي يصيب المدارك العقلية.

أما فيما يخص التأخير في عملية نقل الركاب في بداية الأمر لم يفرد له قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98–06 حدا أقصى للتعويض، وبالتالي يشمل الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص الأضرار الناجمة عن التأخير في إيصالهم والتي نصت عليه المادة 147 من قانون الطيران المدني، لكن بعد إدخال المشرع الجزائري تعديل على هذا القانون بموجب قانون رقم 15 – 14،[1] الذي أقر– من خلال المادة 173 مكرر 1 الفقرة الثانية منه– منح تعويضات للمتضررين الناجمة عن التأخير في نقل الركاب أو إلغاء الرحلات الجوية، والتي وضع المرسوم التنفيذي رقم 16–175 المؤرخ في 14 يونيو 2016 يحدد شروط وكيفيات تطبيق حقوق ركاب النقل الجوي العمومي[2]– من خلال المادة التاسعة منه[3] التي وضعت حدودا قصوى للتعويض عن التأخير حيث حددها بمبلغ 3000 دج بالنسبة للنقل الجوي الداخلي و4500 دج بالنسبة للنقل الجوي الدولي شريطة عدم حصوله على تعويض آخر بخصوص الشكوى نفسها، لكن للأسف تعد هذه التعويضات ضئيلة جدا ومجحفة في حق المتضررين.

---

[1]- الجريدة الرسمية- عدد 41 لسنة 2015

[2]- الجريدة الرسمية، عدد 36 لسنة 2016.

[3]- تنص المادة التاسعة من المرسوم التنفيذي رقم 16-175، على أنه: " في حالة رفض الركوب أم إلغاء الرحلات أو تأخيرها يتلقى الركاب تعويضا جزافيا يحدد مبلغه ب3000 دج هلى الشبكة الداخلية و 4500 دج على الشبكة الدولية، شريطة ألا يستفيدوا من أي تعويض آخر أيا كان شكله بخصوص الشكوى نفسها.

ب) الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع والأمتعة:

لم ينص قانون الطيران المدني رقم 06/98 على الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع والأمتعة، حيث اكتفت المادة 146 من هذا القانون بتحديد الأضرار التي يشملها التعويض والتي تتمثل في الأضرار الناجمة عن هلاك أو تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة المسجلة، كما يمتد الحد الأقصى للتعويض ليشمل الأضرار الناتجة عن التأخير في نقل البضاعة والأمتعة المسجلة طبقا لنص المادة 147 من قانون الطيران المدني الجزائري، عكس قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، الذي وضع حدودا قصوى للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة والأمتعة والتي استمدها من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 وتتمثل في:

1) 5000 وحدة حسابية عن كل مسافر كحد أقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الأمتعة الخفيفة التي يحتفظ بها الراكب تحت حراسته.[1]
2) 250 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الأمتعة المسجلة كحد أقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيبها[2].
3) 250 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من البضاعة كحد أقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيبها.[3]

وبحكم أن المشرع الجزائري –من خلال قانون الطيران المدني رقم 06/98– لم ينص على الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضائع والأمتعة، فعند تفحصنا لبعض الأحكام والقرارات القضائية تبين لنا أن القضاء الجزائري يأخذ بالقيمة الحقيقية عند تحديده قيمة التعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الأمتعة من حيث وزنها أو ثمنها،[4] بالإضافة إلى التعويض عن الخسارة التي أصابت المتضرر وعن ما فاته من كسب،

---

[1]- الفقرة الثانية للمادة 77 من قانون المصالح الجوية رقم 64-166.
[2]- الفقرة الثالثة للمادة 77 من قانون المصالح الجوية رقم 64-166.
[3]- نفس الفقرة.
[4]- قرار المحكمة العليا- الغرفة المدنية - ملف رقم 392346 بتاريخ 2007/12/18، مجلة المحكمة العليا- العدد الثاني، 2008، ص173

ويخضع تحديده للسلطة التقديرية للقاضي الموضوع لا يخضع في تقديرها لرقابة المحكمة العليا.[1]

ولقد تبنى المشرع الجزائري ضابط الوزن في تقدير الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضائع والأمتعة المسجلة دون الاعتماد على تعداد الطرود، والواقع أن لهذا النهج ما يبرره إذ يلزم قبل انطلاق الرحلة، وزن البضائع والأمتعة المسجلة مراعاة لأحكام الخاصة بحمولة الطائرة.[2]

لكن المشرع الجزائري لم يبين إن كان يأخذ بالوزن الصافي أم الوزن الإجمالي *Poids net ou brut* هو ضابط الوزن لحساب التعويض، غير أنه بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى، فإن الوزن المقصود هنا هو الوزن الخاضع للرسوم "*Le poids taxé*" وهو الوزن الإجمالي "*Le poids brut*".

كما يلاحظ عند تفحصنا لبعض الأحكام القضائية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الصادرة عن القضاء الجزائري، عن وجود خلط حول القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع، حيث نجد أن بعض القضاة يطبقون على النزاع أحكام قانون الطيران المدني، رغم أن عقد النقل الجوي ذو طبيعة دولية وكان يتوجب على القاضي تطبيق أحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي لعام 1955 لكون النقل الجوي دولي وتحديد التعويض يكون وفقا للحدود القصوى للتعويض التي حددتها الاتفاقية على أساس أن الجزائر قد صادقت على هذه الاتفاقية، أما إذا كان النقل الجوي داخلي حينئذ يطبق القاضي أحكام قانون الطيران المدني ويكون تحديد التعويض على أساسه[3].

---

[1]- قرار مجلس قضاء الجزائر- الغرفة التجارية – قضية رقم 11/6783، الصادر بتاريخ 2012/03/25 (غير منشور).
- حكم محكمة الحراش – القسم المدني- قضية رقم 15/1097بتاريخ 2015/05/21 (غير منشور).

[2]- دلال يزيد، رسالة المرجع السابق، ص 257.

[3]- على سبيل المثال في قرار صادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 2012/03/26 (قضية رقم 11/6783) طبق المجلس أحكام قانون الطيران المدني على النزاع، رغم أن محل النزاع متعلق بنقل بضاعة من مطار مدينة مارسيليا إلى مطار الجزائر تعرضت إلى الخسارة والتلف أثناء عملية النقل.

ثانيا: كيفية تحويل الوحدات الحسابية إلى العملة الوطنية

اعتمد المشرع الجزائري وحدة حسابية تقوم على أساس الذهب لحساب الحد الأقصى للتعويض مشكلة من 65.5 مليغرام من الذهب عيار 900 من الألف[1] وهي نفس قيمة الفرنك بوانكاريه الذي اعتمده المشرع الدولي في اتفاقية وارسو 1929[2]، مما يدل على تأثر قانون الطيران المدني الجزائري بالتشريع الدولي، من خلال اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، وسعي المشرع الجزائري لتوحيد أحكام التعويض بصفة عامة وكيفية حسابه بصفة خاصة في النقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي.

وقد أقر المشرع الجزائري –من خلال الفقرة الثالثة للمادة 150 من ق.ط.م.ج– على إمكانية تحويل مبالغ التعويض المنصوص عليها في هذا القانون إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة، إلا أنها لم تحدد كيفية حساب التعويض، ولم تبين كيفية تحويل الوحدات الحسابية التي تقاس على أساس الذهب إلى العملة الوطنية، وبالرجوع إلى التشريع النقدي نجد أن المشرع الجزائري قد جعل النظام الجزائري قائما على أساس قيمة الدينار التي يتولى تحديدها القانون مع احترام الاتفاقيات الدولية[3]، وبالتالي يكون للأوراق المالية التي يصدرها البنك المركزي دون سواها سعرا قانونيا، كما أنه لم يسبق للبنك المركزي الجزائري أن قام بعملية معادلة العملة الوطنية بالفرنك الذهبي ولا بتحديد قيمة الدينار بالذهب[4].

لكن يعاب على التشريع الجزائري كونه بقي متمسكا بحساب التعويض على أساس قاعدة الذهب، رغم تخلي التشريع الدولي عنها واستبدالها بقاعدة أخرى تسمى "حقوق السحب

[1]- تنص الفقرة الثالثة للمادة 150 من ق.ط.م على أنه:" يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا القانون وحدة حساب مشكلة من 65.5 ميلغرام من الذهب على أساس 900 من الألف من الذهب الخالص".

[2]- إستنادا للفقرة الخامسة من المادة 22 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

[3] -dans ce sens « A-propos de la convection des Frances-or au des unités de compte en monnaie nationale conformément à la recommandation de la convention internationale de Varsovie, nous constatons en ce qui concerne l’Algérie, que la conversion de ceux-ci n’a pas été faite par la banque centrale par le biais d’un texte réglementaire le cas échéant bien que la dite convention ais été ratifiée par l’Algérie il ya environs 26 ans. », TOUAFEK (R), la sureté et la sécurité Aéronautique, une priorité internationale, op – cit, p129.

[4]- طبقا للمادتين 1 و 4 من القانون رقم 03-11 المؤرخ في 2003/08/26 المتعلق بالنقد والقرض- الجريدة الرسمية – عدد 52 لسنة 2003

الخاصة « *DTS* »"، والتي تمتاز بالسهولة والدقة في احتساب الحدود القصوى للتعويض، يضاف إلى ذلك أن انضمام الجزائر إلى عضوية صندوق النقد الدولي والتزامها باتفاقيات "بريتون وودز" 1944[1]، وبالأخص التعديل الثاني الذي أدخل عليها بمقتضى اتفاق جاميكا لعام 1976، الذي أدى إلى تجريد الذهب من صفته النقدية وإلغاء سعره الرسمي وفصل أي ارتباط بينه وبين العملات الوطنية.

لذلك يتوجب على المشرع الجزائري اعتماد إحدى الطريقتين لاحتساب الحد الأقصى للتعويض تتمثل فيما يلي:

***الطريقة الأولى:** اعتماد حقوق السحب الخاصة كوحدة لاحتساب التعويض سواء أكان النقل الجوي دوليا أو داخليا.

بالنسبة للنقل الجوي الدولي وبحكم أن المشرع الجزائري مازال متمسك بالحدود القصوى للتعويض المقررة في اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، كان يتوجب على المشرع الجزائري المصادقة على كل من بروتوكول مونتريال الأول والثاني لعام 1975،[2] اللذان استبدلا حقوق السحب الخاصة التي كانت تحسب على أساس الفرنكات الذهبية في اتفاقية وارسو الأصلية وبروتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لها واعتمادها كأساس لحساب قيمة التعويض بالعملة الوطنية، تماشيا مع التشريعات الدولية وإمكانية معادلة العملة الوطنية بحقوق السحب الخاصة بحكم أن الدولة الجزائرية عضو في صندوق النقد الدولي، من جهة، وموافقتها على المشاركة في حساب السحب الخاص من جهة أخرى.(3) (4)

---

[1]- بموجب القانون رقم 63-320 المؤرخ في 1963/08/31 والمتضمن الترخيص بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للاتفاق المتعلق بصندوق النقد الدولي الموقع في بروتون وودس بتاريخ 22 جويلية 1944، الجريدة الرسمية ' العدد 63 لسنة 1963.

[2]- دخل كل من بروتوكول مونتريال الأول والثاني لعام 1975 حيز التنفيذ بتاريخ 1996/02/15.

[3]- أمر رقم 69-78 المؤرخ في 18 سبتمبر 1969 يتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي والترخيص بالمشاركة في حساب السحب الخاص، الجريدة الرسمية – عدد رقم93 لسنة 1969.

[4]- تنص الفقرة الأولى للمادة 02 من أمر رقم 69-78 السالف الذكر على أنه:" توافق حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، على المشاركة في حساب السحب الخاص".

أما بالنسبة للنقل الجوي الداخلي فعلى المشرع الجزائري اعتماد نفس النهج من خلال وضع حدودا قصوى للتعويض تقاس على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة من أجل توحيد أحكام التعويض وكيفية حسابه على الصعيدين الدولي والداخلي.

أما الطريقة الثانية: فمن الأجدر بالمشرع الجزائري أن يضع الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب أو الشاحنين اعتمادا على العملة الوطنية بموجبه يلتزم الناقل الجوي– في النقل الداخلي– بتحديد وحدات الدفع على أساس الدينار الجزائري وليس بوحدات الحساب الذهبية –التي تجاوزها الزمن وتخلى عنها المجتمع الدولي[1]– وذلك على غرار المشرع المصري الذي أقر حدودا للتعويض يتم حسابها على أساس العملة الوطنية المصرية[2]، على اعتبار أن تحديد قيمة التعويض بالعملة الوطنية –الدينار الجزائري– من شأنه أن يسهل على القاضي الجزائري تحديد قيمة التعويض المستحق للمضرور يوم تاريخ النطق بالحكم، يراعى فيه توفير قدر معقول من التعويض للمضرور ويحمي شركات النقل الجوي الوطنية من المخاطر الاقتصادية في نفس الوقت، فضلا عن تفادي تضارب الأحكام بين الجهات القضائية الوطنية حول كيفية تحويل الوحدات الحسابية المنصوص عليها بالعملة الوطنية وما ينجر عن ذلك من تفاوت في قيمة التعويض واختلافها بما لا يخدم مصلحة المتضررين من ركاب أو شاحنين والناقل الجوي على السواء[3].

---

[1]- وهذا ما كرسه المشرع الجزائري كبداية من خلال المادة التاسعة من المرسوم التنفيدي رقم 16-175 الذي وضع حدود للتعويض عن رفض الركوب أو إلغاء الرحلات أو تأخرها بالعملة الوطنية.

[2]- المادة 292 من قانون التجاري المصري رقم 1999/17. التي حدد التعويض بشأن نقل الركاب ب150 ألف جنيه عن كل راكب ، و50 جنيه عن كل كيلوغرام بالنسبة للبضائع والأمتعة المسجلة و 500 جنيه بالنسبة للأمتعة اليدوية.

[3]- أنظر على سبيل المثال " قرار المحكمة العليا الغرفة المدنية- ملف رقم 392346 الصادر بتاريخ 2007/12/18، مجلة المحكمة العليا – العدد الثاني- 2008، ص171 وما يليها.

المبحث الثاني:

المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي

تتضافر عوامل عديدة في ترغيب المضرورين من حوادث الطيران في رفع الدعاوى القضائية ضد الناقلين الجويين من أجل طلب التعويض، ولكي يستفيد الناقل الجوي من مبدأ تحديد المسؤولية يجب أن يكون الناقل حسن النية، بمعنى أنه إذا ما تخلف هذا الوصف عنه أصبح سيء النية، ومن ثم لن يستطيع التمسك بأحكام تحديد المسؤولية ويمكن للمضرور التخلص منها ومطالبته بتعويض كامل عن الأضرار الحاصلة أو ما يعرف بمبدأ المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي[1].

وقد تكون مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة بقوة القانون أقرتها التشريعات الدولية والداخلية نتيجة إخلال الناقل الجوي بواجباته القانونية المقررة يترتب عنه فقدان ميزة تحديد المسؤولية المقررة أساسا لصالحه (المطلب الأول).

وبالمقابل يجوز لأطراف عقد النقل الاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل على نحو يلزمه بدفع تعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر، حيث يعد هذا الاتفاق صحيح على خلاف الاتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية أو الحد منها الذي يعد باطلا وعديم الأثر (المطلب الثاني).

---

[1]SCAPEL (C), vers la fin de la limitation de responsabilité du transporteur aérien de passagers, RFDAS 1996, p15 ets, STAUFFACHER (E), le transport Aérien international des marchandises Dangereuses, thèse de doctorat université de Lausanne, 1984, pp 219 et 220.

المطلب الأول:

التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

اختلفت التشريعات الدولية في تحديد حالات التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي، ففي اتفاقية وارسو لعام 1929 حددت في حالتين، الأولى إذا ما تخلفت وثائق النقل أو عدم انتظام بياناتها، والثانية وفي حالة ثبوت سوء نية الناقل الجوي أو تابعيه اتجاه مستعملي الطائرة، وهي تقريبا نفس الحالات التي أقرها المشرع الجزائري – من خلال قانون الطيران المدني الجزائري لعام 1998– (الفرع الأول)، أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد قلصت حالات التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي حيث احتفظت بالحالة الأخيرة واستحدثت حالة جديدة تقضي بالمسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب والمحددة في المادة 21 فقرة (2) من هذه الاتفاقية (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

حالات التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في نظام وارسو والتشريع الجزائري

اشترطت اتفاقية وارسو– ووافقها قانون الطيران المدني الجزائري في ذلك– لكي يستفيد الناقل الجوي من التحديد القانوني للمسؤولية، أن يكون قد أصدر مستندات النقل مستوفية للشروط والبيانات اللازمة، وأن يكون قد قام بتنفيذ العقد على النحو الذي يقتضيه حسن النية في تنفيذ العقود، بحيث إذا أهمل في إصدار هذه المستندات أو ارتكب هو أو تابعيه خطأ عمدي بقصد إحداث الضرر بمستعملي الطائرة كانت مسؤوليته غير محدودة، وبالتالي يمكن حصر التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في نظام وارسو أو التشريع الجزائري في حالتين:

- الحالة الأولى: تخلف وثائق الناقل الجوي أو عدم انتظام بياناتها (أولا).
- الحالة الثانية: الخطأ العمدي والجسيم للناقل الجوي أو تابعيه (ثانيا).

أولا: تخلف وثائق النقل الجوي أو عدم انتظام بياناتها.

ينجم عن تخلف وثائق النقل الجوي أو عدم انتظام بياناتها سقوط حق الناقل الجوي في التمسك بتحديد المسؤولية المقررة لمصلحته، ويترتب عنها قيام المسؤولية غير المحدودة[1] سواء في نظام وارسو أو التشريع الجزائري مع بعض الاختلاف بينهما.

لذلك سنتطرق إلى تخلف وثائق النقل الجوي أو عدم انتظام بياناتها في نظام وارسو (أ) ثم بعد ذلك في قانون الطيران المدني الجزائري مع تحديد الاختلاف بينهما (ب).

أ) تخلف وثائق النقل الجوي أو عدم انتظام بياناتها في نظام وارسو.

تقضي المواد 3، 4 و9 من اتفاقية وارسو الأصلية، بالتزام الناقل الجوي بتسليم المتعاملين –من مسافرين أو شاحنين– مستند النقل سواء للركاب أو عن الأمتعة أو البضائع التي قبل نقلها، ويتعين أن تحتوي وثائق النقل على بعض البيانات حرصا على التنبيه عليهم بخضوع النقل الجوي وخاصة تحديد مسؤولية الناقل الجوي لأحكام هذه الاتفاقية، وإذا لم يتم هذا التسليم، فإن الناقل الجوي يحرم من الاستفادة بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحديدها[2].

وقد ألزمت اتفاقية وارسو الأصلية الناقل عند إصداره تذكرة السفر أن تتضمن خمسة بيانات أساسية[3] وهي:

- مكان وتاريخ إصدار التذكرة.
- نقطتا القيام والوصول.
- المحطات المنصوص عليها.

---

[1] - COTTE (J), thèse, op- cit, p213.

[2]- رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق ص192 و193، فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص443.

[3]- الفقرة الأولى للمادة الثالثة من اتفاقية وارسو 1929 الأصلية.

- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.
- والنص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية.

وقررت الاتفاقية حرمان الناقل من الاستفادة بأحكامها التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إلا حالة وحيدة، وهي قبوله أحد الركاب دون تزويده بتذكرة السفر، أما إذا أصدر هذه التذكرة فيمتنع تطبيق هذا الجزاء عليه، ولا يهم إن تخلفت البيانات اللازمة لتذكرة السفر، كما لا يشترط أن يتم تسليمها للراكب شخصيا أو من ينوب عنه[1]، ذلك أن هذا الجزاء خاص بعدم إصدار تذكرة السفر وليس عند عدم اشتمالها على البيانات التي تتطلبها الاتفاقية.[2]

-كما وضعت هذه الاتفاقية على عاتق الناقل الجوي التزام بتبصير الراكب بالصفة الدولية للرحلة الجوية التي يعتزم القيام بها، وبإمكانية خضوع هذه الرحلة لنظام المسؤولسة المحدودة الذي قررته، من أجل تمكين المسافر من إبرام عقد تأمين على الحياة يتسنى له من خلاله الحصول على تعويض إضافي، في حالة عدم تناسب مبالغ التعويض التي تقررها الاتفاقية إذا ما أصابه ضرر من جراء الحادث[3].

وفي نقل الأمتعة أوجبت الاتفاقية على الناقل عند إصداره استمارة الأمتعة أن تشتمل على ثمانية (08) بيانات[4] وهي:

- مكان وتاريخ إصدارها.
- نقطتا القيام والوصول.
- اسم وعنوان الناقل أو الناقلين.

---

[1]- أخذ به القضاء الفرنسي في العديد من أحكامه منها:
C-A-RIOM (2éch) 24/01/1973, RFDA 1976, p138, ets (dames veuves Morand et Marsaud C./societe air-centre)
- عكس القضاء الأمريكي الذي اتخذ موقف مغايرا للقضاء في الدول الأخرى، وذلك بتفسيره هذا النص على نحو متسع من شأنه استبعاد تطبيق المسؤولية المحدودة حتى في حالة عدم ذكر البيان الخاص بإعلان الراكب بأن النقل يخضع لأحكام المسؤولية المحدودة المقررة في الاتفاقية
-cour de District sud de NEW YORK, 17/04/1950, RCA 1951, p280 (Grey V/ American Air Limes). .

[2]- ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق ص 583،584، صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص411.

[3]- يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص288.

[4]- الفقرة الثالثة للمادة الرابعة من اتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929.

- رقم تذكرة السفر.
- النص على أن يكون تسليم الأمتعة إلى حامل الاستمارة.
- عدد الطرود ووزنها.
- مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الفقرة الثانية من المادة 22.
- والنص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية.

ويحرم الناقل الجوي من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، استنادا لنص الفقرة الرابعة للمادة الرابعة من اتفاقية[1] في حالة قبول الناقل لأمتعة لم يسلم عنها استمارة أو تم تسليم استمارة لكنها تفتقد إلى بيانات الفقرة الثالثة للمادة الرابعة من اتفاقية وارسو الأصلية والمتعلقة برقم تذكرة السفر، وعدد الأمتعة ووزنها[2].

أما في نقل البضائع، أوجبت الاتفاقية أن يشتمل خطاب النقل الجوي على البيانات السبعة عشرة (17)[3] تتمثل في:

- مكان إصداره والتاريخ الذي أعد فيه.
- نقطتا القيام والوصول.
- المحطات المتفق عليها.
- اسم وعنوان المرسل منه.
- اسم وعنوان الناقل.
- اسم وعنوان المرسل إليه إذا اقتضى الأمر.
- نوع البضاعة.

[1]- تنص الفقرة الرابعة من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه:"لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته، عدم وجود الاستمارة أو عدم صحتها أو ضياعها، بل يظل العقد خاضعا للأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، ومع ذلك فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية، أو تحد منها، إذ قبل أمتعة لم تسلم عنها استمارة، أو إذا كانت الاستمارة غير مشتملة على البيانات المشار إليها قرين الحروف (د.و.ح).

[2] - POURCELET (M), transport Aérien international et responsabilité, op-cit, p122 ets.

[3]- المادة الثامنة من اتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929.

- عدد الطرود وطريقة تغليفها والعلامات المميزة لها أو أرقامها.
- وزن وكمية البضاعة وحجمها أو أبعادها.
- الحالة الظاهرة للبضاعة وتغليفها.
- أجرة الناقل إذا اشترط ذلك وتاريخ ومكان دفعها وذكر الشخص الذي عليه أن يدفعها.
- ثمن البضاعة وما تكون قد تكلفته من مصاريف إذا أرسلت على أساس التسليم مقابل الدفع.
- مقدار القيمة المبينة في الإقرار بالتطبيق لأحكام الفقرة الثانية من المادة 22.
- عدد صور خطاب النقل.
- المستندات المقدمة إلى الناقل لإرفاقها بخطاب النقل الجوي.
- مدة النقل وبيان موجز عن الطريق المزمع إتباعه إذا كان ذلك مشترطا.
- النص على أن النقل يخضع لنظام المسؤولية المقررة في الاتفاقية.

إن إخلال الناقل بالشكلية المقررة في خطاب النقل والمتمثلة في عدم تسليم هذا الخطاب أو عدم اشتماله على البيانات الإلزامية المقررة في الاتفاقية[1] يعرضه للجزاء المقرر فيها، والمتمثل بحرمان الناقل الجوي من الاستفادة بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحددها بحدود معينة إذا لم يتضمن خطاب النقل الجوي على البيانات ال17 المنصوص عليها في المادة 8 من الاتفاقية[2].

لكن يعاب على حجم الجزاء الذي قررته اتفاقية وارسو، لأنه لا يتناسب مع المخالفة المترتبة عن إغفال ذكر بعض البيانات خاصة وأن هذه البيانات الواجب ذكرها كثيرة ومعقدة[3]، مما قد يؤدي إلى عرقلة حركة النقل الجوي وتشل أهم مميزاته وهي ميزة السرعة وكان ينبغي الاكتفاء بذكر أهم البيانات الإلزامية التي من شأنها حماية مستعملي الطائرة.[4]

[1]- تنص المادة التاسعة من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه:" إذا قبل الناقل بضائع لم يعد لها خطاب نقل جوي أو إذا كان هذا الخطاب غير مشتمل على كافة البيانات المشار إليها في المادة الثامنة (أ إلى ط بما في ذلك ف) فليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

[2]- ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص307 وما يليها.

[3] - CHAUVEAU (P), droit aérien, op-cit, p131, ZOGHBI (H), thèse, op, cit, p112.

[4] -GOEDHUIS (D), op-cit, p143, RIESE et LA COUR, op-cit, pp 248, 249, LUREAU (D), la responsabilité du transporteur aérien, lois nationales et convention de Varsovie, op-cit, p142, GRELLIERE (V). la responsabilité du transporteur Aérien international, thèse, op-cit, p394.

كما أن التفرقة بين نقل الركاب ونقل البضائع والأمتعة المسجلة من حيث المخالفات التي تستتبع توقيع الجزاء، لا تستند إلى أساس من المنطق، وهي وجه يضاف إلى أوجه إخفاق واضعي الاتفاقية في معالجة هذا الموضوع.[1]

لذلك عدل بروتوكول لاهاي –تحت تأثير نقد الفقه لهذه الجزاءات– المواد 3، 4، 8، و9 من الاتفاقية وجاء بأحكام جديدة، ويمكن حصرها في:

1) توحيد البيانات الواجب ذكرها في وثائق النقل الجوي وقصرها على ثلاثة بيانات فقط.[2]

2) قصر الجزاء في حرمان الناقل الجوي من التمسك بحدود المسؤولية المقررة في المادة 22 من الاتفاقية، وإلغاء الجزاء الذي كان مقررا في الاتفاقية الأصلية والمتمثل بحرمان الناقل من التمسك بالأحكام التي تعفيه من المسؤولية[3].

3) توحيد الجزاء الخاص بتسليم وثائق النقل الجوي أو انتظام بياناتها وقصره على حالتي عدم إصدار أي من هذه الوثائق أصلا، أو عدم اشتمال أي منها على البيان الخاص بتنبيه العميل إلى أن مسؤولية الناقل الجوي الدولي محدودة[4].

وبهذا يكون بروتوكول لاهاي قد أصاب إلى أبعد حد من خلال إحداث نوع من التوازن بين مصالح طرفي العقد، إضافة إلى استجابته إلى حد ما لمتطلبات النقل الجوي خاصة في ما يتعلق بخطاب النقل الجوي، والتي كانت تتعارض مع ما يتميز به النقل الجوي من عنصر السرعة[5]، إلا أن هذه الشكلية لا تزال موجودة في مستندات النقل حتى بعد التعديل بموجب هذا البروتوكول وإن كانت خففت إلى درجة كبيرة، كما أن الجزاء الذي قرره بروتوكول لاهاي عن مخالفة الشكلية لا يزال قاسيا، خاصة أن الغرض الأساسي منها هو الإثبات نظرا لكون عقد النقل الجوي من العقود الرضائية[6].

---

[1]- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 584 و 585، فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص468.

[2]- تدور حول تحديد بيان نقطتي القيام والوصول، وإبراز الصفة الدولية للنقل وتنبيه العميل إلى أن المسؤولية محدودة.

[3] -LIVINE (M), op-cit, p294 ets.

[4]- علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 203 و204. إلياس حداد، القانون الجوي المرجع السابق، ص 221.

[5]- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص471.

[6]- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي، والدولي، المرجع السابق، ص289، صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص420 وما يليها..

وقد ألغى كل من بروتوكول جواتيمالا 1971[1] وبروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975[2] الجزاء الذي كان مقرر في اتفاقية وارسو الأصلية وبروتوكول لاهاي المعدل لها، الناجم عن عدم تسليم وثائق النقل الجوي أو عدم انتظام بياناتها، مما أدى إلى إسقاط المسؤولية غير المحدودة على الناقل الجوي الذي أصبح بإمكانه التمسك بتحديد المسؤولية في حالة تخلف وثائق النقل الجوي، أو عدم انتظامها.[3]

لكن الواقع يقضي بخلاف ذلك، لكون بروتوكول جواتيمالا 1971، الذي ألغى جزاء المسؤولية غير المحدودة في حالة عدم التسليم للراكب تذكرة السفر أو بيان الأمتعة أو عدم انتظام بياناتهما لم يدخل حيز التنفيذ، عكس بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975 الذي ألغى الجزاء المترتب عن عدم تسليم خطاب النقل الجوي أو عدم انتظام بياناته لكون هذا البروتوكول قد دخل حيز التنفيذ عام 1998، مما يؤدي إلى ازدواجية المسؤولية في حالة تخلف وثائق النقل الجوي أو عدم انتظامها، ففي حالة عدم تسليم الناقل الجوي تذكرة سفر أو بيان الأمتعة للراكب أو عدم انتظام بياناتها تكون المسؤولية غير محدودة، من خلالها لا يجوز للناقل التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحديدها، بينما في حالة عدم تسليم خطاب النقل الجوي، أو عدم انتظام بياناته يجوز للناقل الجوي التمسك بأحكام الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

ثانيا: تخلف وثائق النقل الجوي أو عدم انتظام بياناتها في قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98

نظم قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 وثائق النقل الجوي وهي نفس الوثائق التي تناولتها اتفاقية وارسو المتمثلة في تذكرة السفر، بيان الأمتعة، ورسالة النقل الجوي.

---

[1]- من خلال المادتين 2 و 3 من بروتوكول جواتيمالا 1971.
[2]- من خلال المادة الثالثة من بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1971.
[3] -FLORIO (J-G), le protocole de Guatemala du 08 Mars 1971, thèse, op-cit, p90, DAIGLE (G-J), thèse, op-cit,1982 , le contrat de transport Aérien ; etude de droit compare CANADIAIN et FRANÇAIS, thèse de Doctorat, Université d'Aix Marseille, 1982 p118 ets.
- أبو زيد رضوان القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص367، سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص212، فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص210.

وقد أقرت الفقرة الأولى للمادة 132 من قانون الطيران المدني الجزائري[1]، أن وثيقة النقل الجوي تعد وسيلة من وسائل إثبات عقد النقل الجوي وأن ضياع تذكرة السفر أو غيابها أو عدم صلاحيتها لا يؤثر على وجود عقد النقل ولا على صلاحياته.

لكن في حالة تخلفها- كأن يقبل الناقل الجوي مسافرا دون تزويده بوثيقة الركوب-[2] تقوم مسؤوليته ولا يحق له التمسك بالأحكام المنصوص عليها في قانون الطيران المدني والمتعلقة بتحديد مسؤوليته أو الإعفاء منها، مما يوحي بأن عدم إصدار وثيقة النقل وعدم تسليمها إلى المسافر هي الحالة الوحيدة التي تقوم على أساسها المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي للأشخاص، وبالتالي لا يترتب نفس الجزاء في حالة عدم انتظام بياناتها، والتي يمكن من خلالها للناقل الجوي التمسك بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها[3].

أما بالنسبة لبيان الأمتعة، فقد نصت المادة 137 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه: « ينبغي إثبات نقل الأمتعة، غير الأشياء الصغيرة التي يحتفظ بها الراكب، بتسليم بيان الأمتعة أو بتسجيلها على وثيقة الراكب.

لا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع بيان الأمتعة لا على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته.

غير أنه إذا قبل الناقل أمتعة دون تسليم بيان بشأنها، فلا يمكنه الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها » .

وتكمن أهمية بيان الأمتعة كونه وسيلة من وسائل إثبات عقد النقل، والجزاء الذي يترتب عن تخلفها قيام مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة التي بموجبها لا يحق للناقل التمسك

---

[1]- تنص الفقرة الأولى للمادة 132 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه: "يجب أن يثبت عقد نقل الأشخاص بتسليم وثيقة الركوب، ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع وثيقة الركوب على وجود عقد النقل ولا على صلاحيته"

[2]- تنص الفقرة الثانية للمادة 132 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه: "غير أنه إذا قبل الناقل راكبا لا يتوفر على وثيقة الركوب، لا يكون له الحق في الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها".

[3]- دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 290.

بحدود المسؤولية أو حالات الإعفاء منها التي قررها القانون لصالحه إذا قبل أمتعة دون تحرير بيان عنها، وهي الحالة الوحيدة التي يترتب عنها هذا الجزاء، أما في حالة عدم انتظام بياناتها يمكن للناقل التمسك بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها[1].

لكن يجوز للناقل التمسك بأحكام تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها حتى في حالة عدم تحرير بيان الأمتعة، إذا ما تم تسجيلها على وثيقة الركوب استنادا لنص الفقرة الأولى من المادة 137 من هذا القانون[2].

أما فيما يخص البضائع، نصت المادة 139 على: "يثبت عقد النقل الجوي للبضائع والمواد بوثيقة تسمى "رسالة النقل الجوي" يعدها المرسل ويقبلها الناقل الجوي.

ولا يؤثر غياب أو عدم صلاحية أو ضياع هذه الوثيقة لا على وجود عقد النقل الجوي ولا على صلاحيته.

إذا قبل الناقل الجوي بضاعة دون إعداد رسالة النقل الجوي أو إذا كانت الرسالة لا تتضمن البيانات اللازمة، فلا يكون للناقل حق الاستفادة من أحكام هذا القانون التي تعفه من المسؤولية أو تحد منها"[3].

وعلى خلاف تذكرة السفر وبيان الأمتعة، نجد أن المشرع حدد إخلال الناقل بالشكلية المقررة في رسالة النقل الجوي في حالتين:

- الحالة الأولى: تتمثل في قبول الناقل للبضائع دون إعداد رسالة النقل الجوي.
- والحالة الثانية: تتمثل في عدم اشتمالها على البيانات الإلزامية.

[1]-بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص52 و53

[2]- تقابلها الفقرة الثانية للمادة 31 من قانون المصالح الجوية رقم 166/64

[3]- تقابلها المادة 32 من قانون المصالح الجوية رقم166/64.

ويتمثل جزاء إخلال الناقل بإحدى الحالتين السالفتي الذكر بحرمان الناقل الجوي من الاستفادة من أحكام هذا القانون، التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها.

وقد جاءت أحكام قانون الطيران المدني المتعلقة بإخلال الناقل بالشكلية المقررة في رسالة النقل الجوي مطابقة لأحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، التي ترتب حرمان الناقل الجوي من التمسك بحدود المسؤولية في حالة تخلف خطاب النقل الجوي، وكذلك عدم انتظام بياناته، مما يوحي بتأثر المشرع الجزائري بأحكام اتفاقية وارسو1929 من جهة ، والسعي إلى توحيد أحكام المسؤولية غير المحدودة –في نقل البضائع– دوليا وداخليا.

لكن بالمقابل نجد أن قانون الطيران المدني –فيما يخص تذكرة السفر وبيان الأمتعة– جاء على خلاف ما تقرر في اتفاقية وارسو وبروتوكول لاهاي المعدل لها، والذي رتب جزاء حرمان الناقل من التمسك بحدود المسؤولية في حالة تخلف كل من تذكرة السفر واستمارة الأمتعة، وكذلك في حالة عدم انتظام بيانات كل وحدة منهما، أما قانون الطيران المدني فيوقع جزاء عدم الاستفادة من أحكام التحديد والإعفاء من المسؤولية في حالة وحيدة وهي عدم تسليم كل من تذكرة السفر، أو بيان الأمتعة فقط.

وكان من الأجدر على المشرع الجزائري إدراج حالة عدم انتظام بيانات كل من تذكرة السفر وبيان الأمتعة ضمن حالات المسؤولية غير المحدودة أسوة بأحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 حفاظا على حقوق المتضررين من جهة، والعمل على توحيد أحكام المسؤولية غير المحدودة الناجمة عن تخلف وثائق النقل الجوي أو عدم انتظام بياناتها على الصعيدين الدولي والداخلي من جهة أخرى.

ثانيا: غش الناقل الجوي والخطأ المساوي للغش

يحرم الناقل الجوي من التمسك بالحد الأقصى للتعويض متى لم يلتزم باحترام الواجب الملقى على عاتقه بتنفيذ العقد بحسن نية، وذلك متى ارتكب الفعل الذي أحدث الضرر عمدا أو ارتكب خطأ جسيم هو وتابعوه، لأن مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية مقرر لحماية الناقل الجوي، ومن ثم كان ينبغي ألا تستمر تلك الحماية عليه إذا كان لا يستحقها، باعتبار أن الغش يفسد كل شيء، وتبعا لذلك تكون المسؤولية غير المحدودة هي جزاء الغش[1] كتعمد قائد الطائرة بصفته أحد تابعي الناقل الإقلاع بالطائرة رغم عدم تلقي المعلومات الضرورية المتعلقة بالأرصاد الجوية.

ولقد أتاحت اتفاقية وارسو الأصلية للمتضرر أن يسلك طريق المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي ومطالبته بتعويض كامل عن الأضرار الحاصلة عندما يستطيع إثبات غش الناقل الجوي والخطأ المساوي للغش[2]، لكنها لم تحدد مفهوم هذه الأخطاء تاركة تحديدها لقانون المحكمة التي يعرض عليها النزاع، لكن بروتوكول لاهاي قرر وضع قواعد موضوعية من خلالها يتم تحديد مفهوم تلك الأخطاء (أ).

أما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98/ 06، فلم يحدد مفهوم الخطأ الذي يسقط حق الناقل في التمسك بتحديد المسؤولية أو إعفائه منها، تاركا الأمر لقاضي الموضوع الذي يحدده وفقا للقواعد العامة (ب).

أ) غش الناقل الجوي والخطأ المساوي للغش في نظام وارسو:

نصت المادة 25 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه "ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش.

[1] - SESSELI (J), thèse, op-cit, p115 ets.
[2] - CAS (G), op-cit, p83.

وكذلك يحرم الناقل من هذا الحق إذا أحدث الضرر في نفس الظروف، أحد تابعيه في أثناء تأديته لأعمال وظيفته".

وقد أثار تحديد المقصود بعبارة الغش والخطأ الذي يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش المنصوص عليها في المادة 25 من الاتفاقية، صعوبات مردها أن الاتفاقية لم تضع قاعدة موضوعية تعرف فيها الخطأ الذي يؤدي إلى قيام المسؤولية غير المحدودة، وهذا ما أثار اختلافا في الآراء الفقهية وتضاربا في الأحكام القضائية.[1]

وكان الخلاف الأساسي الذي أثير بصدد تطبيق نص المادة 25، يرجع إلى اختلاف النص الفرنسي الأصلي للاتفاقية عن الترجمة باللغة الإنجليزية، فإن عبارة *« Wilful Miscondouct »* أي الخطأ الإرادي، تختلف في مضمونها وفحواها عن عبارة الغش أو الخطأ الجسيم الذي تسوي معظم قوانين دول النظام اللاتيني والجرماني بينه وبين الغش[2].

فالغش *Le Dol* يقصد به ارتكاب فعل أو امتناع عمدا يقصد الإضرار بالغير[3]، ولا يوجد له مدلول يقابله في بعض الشرائع وخاصة الشرائع الأنجلوساكسونية، التي تعرف اصطلاحا آخر هو اصطلاح الخطأ الإرادي *Wilfut misconduct* [4] الذي لا يقتصر على المدلول الدقيق لاصطلاح الغش باللغة الفرنسية، وإنما يشمل على فرضين هما: ارتكاب الفعل أو الإهمال عمدا بقصد إحداث الضرر، أو ارتكاب الفعل أو الإهمال مع إدراك وعن وعي بأن ضررا قد يترتب على هذا الفعل أو الامتناع، ومع ذلك يقدم الفاعل على فعله دون تقدير العواقب.[5]

---

[1]- محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص292، فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص211.

[2]- جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين- (دراسة في القضاء الأمريكي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص46، حسن كيرة، المقال السابق، ص50.

[3] - VINEY (G), JOURDAIN (P), traité de droit civil, 2é éd, H-G-D-J- DALTA- Paris 1998, p565.

-نوري حمد خاطر، تحديد فكرة الخطأ الجسيم في المسؤولية المدنية، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة آل البيت عمان، مجلد 7، العدد 2، سنة 2001، ص 48، 49.

- محمد إبراهيم سوقي، تقدير التعويض بين الخطأ والضرر، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 1972، ص357.

[4] - CAS (G), op- cit, p85.

-علي حسن يونس، المرجع السابق، ص206.

[5]- زهير بن زكريا حرج، الخطأ في المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة في النظام الانجلوسكسوني وفي النظام اللاتيني، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1999، ص145 وما يليها.

أما فيما يخص الخطأ الجسيم الذي يسوى بالغش ليس له اصطلاح مقابل له في الشرائع الأنجلوسكسونية، فهو ينصرف إلى الإهمال الجسيم (فعلا كان أو امتناعا) في اتخاذ العناية الواجبة ولو لم يكن بسوء نية أي ولو لم تصحبه نية الإضرار بالغير[1].

وانتهى الأمر إلى الأخذ باصطلاح الغش *Dol* باللغة الفرنسية من دون تحديد مدلول للخطأ المعادل للغش[2]، ولما كانت المادة 25 من اتفاقية وارسو الأصلية تحيل إلى القوانين الوطنية في شأن تحديد المقصود بالخطأ المعادل للغش، فإن الفقه قد اختلف حول تفسير هذه الإحالة:

-1- يرى بعض الفقه أن المادة 25 من الاتفاقية تتضمن قاعدة موضوعية لا قاعدة إسناد، وبالتالي تكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة في حالة الغش في القوانين الوطنية التي تأخذ بفكرة الغش، أو في حالة الخطأ المعادل للغش في القوانين الوطنية التي تجهل فكرة الغش، وعلى ذلك تكون المسؤولية غير المحدودة قائمة في حالة واحدة هي الغش دون الخطأ الجسيم في القوانين التي تعرف فكرة الغش.[3]

-2- أما غالبية الفقه فذهب إلى أن المادة 25 من الاتفاقية تتضمن قاعدة إسناد تحيل إلى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع لتحديد معنى الخطأ المعادل للغش، وعلى ذلك لو كان القانون الوطني يسوي بين الغش والخطأ الجسيم، فإن المسؤولية تكون غير محدودة في حالتي الغش والخطأ الجسيم[4].

وقد تضاربت أحكام القضاء بشأن تحديد مفهوم الخطأ المساوي للغش الوارد في المادة 25 من الاتفاقية الأصلية وانقسم إلى اتجاهين:

---

[1]- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 482، 483.

[2] - ZOGHBI (H), thèse, op-cit, p70, ets.

[3] - SESSELI (J), thèse, op-cit, p51.

[4] - LEMOINE (M), traité de droit Aérien, op- cit, pp 553 et 554,POURCELET (M), transport Aérien international et responsabilité, op-cit, pp 93 et 94, LITVINE (M), op-cit, p273 ets.

فقد ذهب القضاء في الدول ذات النظام القانوني اللاتيني التي تسوي بين الخطأ الجسيم والغش، إلى حرمان الناقل من التمسك بقواعد الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، إذا ما ارتكب هو أو أحد تابعيه، فعلا إراديا عمديا بسوء نية وبقصد إلحاق الضرر وهو مفهوم الغش، أو إذا أهمل إهمالا جسيما في اتخاذ العناية الواجبة ولو لم يكن بسوء نية وهو مفهوم الخطأ الجسيم[1].

وهو ما ذهب إليه القضاء في العديد من الأحكام[2] منها الحكم بأن قيام الطيار بسرقة بعض السبائك الذهبية المنقولة يعد غشا مما يستوجب مسؤولية الناقل المشددة عن الضرر المتحقق[3]، وأيضا الحكم بأن الطيار الذي يضع نفسه في وضع خطر بطيرانه بعد إقلاعه على ارتفاع منخفض بحيث يتعذر عليه القيام بالمناورات الضرورية لتأمين سلامة الركاب، معرضا برعونته وعدم اكتراثه للخطر على حياتهم، يعد مرتكبا للخطأ الجسيم الذي يرقى في القانون الفرنسي إلى مرتبة الغش[4].

بينما ذهب القضاء في دول النظام الأنجلو-سكسوني إلى حرمان الناقل من التمسك بقواعد الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها في حالتي ما إذا ارتكب الناقل أو أحد تابعيه فعلا أو إهمالا عمدا بقصد إحداث الضرر، أو إذا كان مدركا أن ضررا قد يترتب على فعله ومع ذلك قام بذلك الفعل دون إدراك عواقبه وهو ما تتضمنه فكرة الخطأ الإداري « *Wilful Misconduct* » في هذه النظم، وهو ما أقره القضاء -في الدول الأنجلو سكسونية- حيث قضى باعتبار الناقل الجوي مرتكبا للخطأ الإداري « *Wilful Misconduct* » لاستخدامه

---

[1]- أخذ به القضاء المصري الذي قضى في أحد قراراته بأن:" إذا كانت المادة 25 من اتفاقية فارسوفيا للطيران قبل تعديلها ببروتوكول لاهاي تستوجب القضاء بالتعويض كاملا وغير محدد أن يثبت أن الضرر المطالب بتعويضه قد نشأ عن غش الناقل أو عن خطأ فيه يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش، وكان الخطأ المعادل للغش وفقا للتشريع المصري هو الخطأ الجسيم المنصوص عليه في المادة 217 من القانون المدني، فإنه يشترط للحكم على شركة الطيران الناقلة بالتعويض كاملا وقوع خطإ جسيم من جانبها، ويقع عبء إثبات الخطأ على عاتق مدعيه، كما أن لمحكمة الموضوع تقدير توافر الأدلة على ثبوته.".
الطعن 57 لسنة 40 في جلسة 1976/01/26 س27، مشار إليه أمير فرج يوسف ، المسؤولية المدنية والتعويض عنها، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 2006، ص25.

[2]- CASS- civ (1é ch), 24/06/1968, RFDA 1968, p453 ets (Air France./Dame Namadou Diap).
-CASS-civ, 05/12/1967, RFDA 1968, p184 ets (Dame Emery c. /SABINA).
-C-A-paris, 15/02/1966, RGAE 1966, p49,pts,(Dame Diap c./air France)
-CASS-LIBAN (1é ch) 20/01/1971, RFDA1972, p186 ets(Middle East Air lines C./la Baloise transports)

[3] - T- Fed - Suisse, 22/11/1959, RFDA1961, p200 ets, (Suiss Air c./cie la concorde).

[4] - CASS-Civ(2é sec) 05/03/1964, RFDA 1964, p399 ets (Veuve RIOULT C./ Mutuelle l'assurance Aériennes)

طيارا غير مدرب على الطيران في ظروف جوية سيئة[1]، كما حكم بمسؤولية الناقل غير المحدودة عن الأضرار التي أصابت الراكب لافتقاده حقائبه، نتيجة إخباره من جانب تابعي الناقل بأن حقائبه قد شحنت على متن الطائرة، بينما هي في الحقيقة لم تشحن والمعلومات التي أعطيت للراكب عن عمد ودون اكتراث بالنتائج المترتب عن ذلك، مما يشكل خطأ إرادي « *Wilful Misconduct* » من جانب تابعي الناقل[2].

ويتضح –من خلال ما تقدم– اختلاف المركز القانوني للناقل الجوي من حيث إمكان تمسكه بالقواعد التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها باختلاف القاضي المطروح عليه النزاع، حيث تتسع فرصة المتضرر –في النظام الأنجلوسكسوني– للتمسك بهذه القواعد[3]، عكس النظام اللاتيني الذي يأخذ بالمفهوم الضيق لمصطلح الخطأ الجسيم الذي يرقى إلى مرتبة الغش[4].

وأمام هذا التباين في تحديد مفهوم الخطأ المساوي للغش في القوانين الداخلية، وما يترتب عنه من مشكلة تنازع القوانين، وما ينجم عنها من عدم استقرار المراكز القانونية، عدل بروتوكول لاهاي 1955– من خلال نص المادة 13 منه التي عدلت المادة 25 من اتفاقية وارسو الأصلية– والتي تنص على: "لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة 22 متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ من فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه وذلك إما بقصد إحداث ضرر وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضا إقامة الدليل على أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم".

---

1 - K-L-M-V-Tuller, 07 AVI, 17544 (U.S. ct, APP, Dist Columbia)

- مشار إليه : رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص202.

2 - compagnie d'aviation Fulford, 15 AVI, 1835 (D-ct-APP- FLOR, 1980).

- مشار إليه رفعت : رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص203.

3 -CHERKAOUI (H), la responsabilité internationale des transporteurs maritime, et Aériens-incidence de la Faute de l'équipage, éd Soche presse Casablanca, 1987, p46 ets.

4- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص 512، 513، هاني دويدار قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص439.

وقد عمد المشرع الدولي– من خلال هذا التعديل– إلى التوفيق بين التشريعات الوطنية اللاتينية والأنجلوسكسونية والتخفيف إلى حد بعيد من التباين في التفسير الذي وقعت فيه محاكم الدول المتعاقدة في الاتفاقية وهي بصدد تطبيقها لنص المادة 25 من الاتفاقية، خاصة بعد إلغاء الإحالة إلى قانون المحكمة المختصة بنظر النزاع وأحل محلها صيغة موحدة للخطأ[1]، حيث تضمن التعديل على شقين:

- الشق الأول: يتمثل في ارتكاب الفعل أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه بقصد إحداث الضرر وهو نفس مفهوم الغش المعروف في القانون اللاتيني، والذي يقترب إلى حد بعيد من مفهوم الخطأ الإرادي في القانون الأنجلوسكسوني[2].
- أما الشق الثاني من التعديل، يتمثل في الفعل أو الامتناع المقرون برعونة مقرونة بإدراك أن الضرر محتمل الوقوع، والذي يتطابق مع مفهوم الخطأ الإرادي في القانون الأنجلوسكسوني[3]، لكنه يختلف عن مفهوم الخطأ الجسيم في القانون الفرنسي، غير أنه يقترب من فكرة الخطأ غير المغتفر المعروف في القانون الفرنسي *« La faute inexcusable »*.[4]

ويتعين على المدعي المتضرر إثبات ما يلي:

1) سبب الضرر فإذا كان السبب مجهولا لا مجال لتطبيق المادة 25 المعدلة[5].
2) إثبات رعونة الناقل والتي تخضع لتقدير قاضي الموضوع.
3) إثبات اقتران الفعل أو الامتناع بالوعي أو الإرادة بأن ضررا أيا كان قد يتحقق.

---

[1] - محمد موسى محمد دياب، رسالة، المرجع السابق، ص 427، صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص 396 وما يليها
[2] CHERKAOUI (H), op-cit, p52 ets, SESSELI (J), thèse, op cit, p124, DAIGLE (G-J), thèse, op- cit, p129 ets.
[3]- - محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص294، 295، أبو زيد رضوان القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص272، هاني دويدار قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 439.
[4]- صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص397، 398.
[5]- ذهبت محكمة النقض المصرية إلى أن: " يشترط للحكم على شركة طيران ناقلة بالتعويض كاملا وقوع خطأ جسيم من جانبها ويقع عبء إثبات هذا الخطأ على عاتق مدعيه كما أن لمحكمة الموضوع تقدير مدى توافر الأدلة على ثبوته" . الطعن رثم 56 سنة 40 ق جلسة 1976/01/26، ص 27، ص297، مشار إليه : سعيد أحمد شعلة، قضاء النقض التجاري في عقد النقل ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 1993، ص199.

4) إذا كان الخطأ قد ارتكب من قبل أحد تابعي الناقل فيتعين على المدعي إثبات أن الفعل أو الامتناع قد صدر أثناء تأدية وظيفته[1].

ومن الأسباب التي دفعت بالمشرع الدولي إلى إحلال الخطأ الذي لا يغتفر محل الخطأ الجسيم تتمثل في رغبته في توحيد المفاهيم بين مختلف الدول من جهة، ورغبته في توفير أكبر قدر من الحماية للناقل الجوي وذلك عن طريق التقليل من فرص مساءلته مسؤولية غير محدودة، أي وضع العراقيل والصعوبات أمام المضرور في مطالبة بالتعويض الكامل، مما يؤدي إلى تطبيق المادة 22 من اتفاقية وارسو واستبعاد –قدر الإمكان– تطبيق المادة 25 منها[2].

ويتميز الخطأ الجسيم عن الخطأ الذي لا يغتفر، كون الأول يتميز بخطورة الإهمال والتقصير[3]، بينما الثاني يتطلب بالإضافة إلى هذا العنصر عنصر آخر وهو احتمال وقوع الضرر نتيجة هذا الإهمال أو التقصير[4]، وهو ما يتضح من خلال نص المادة 25 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي التي تقتضي أن: "...فعل أو امتناع، ... إما بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا قد يترتب على ذلك..."، وهو التعريف الذي يعطى للخطأ الذي لا يغتفر "*La faute inexcusable*" الذي عرفته محكمة النقض الفرنسية –في إحدى قراراتها– على أنه: "خطأ ذو خطورة غير عادية صادر عن فعل أو امتناع إرادي، مع العلم بخطورته، وغياب أي مبرر، وهو يختلف عن الخطأ بانتفاء عنصر القصد".[5]

ويتطلب الخطأ الذي لا يغتفر عنصرين وهما:

1- فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، المرجع السابق، ص528 وما يليها..

2 SERIAUX (A), la faute du transporteur, édition, Economica- Paris, 1984, p208 ets, op – cit, p345 ets.

3- محمد إبراهيم دسوقي، رسالة، المرجع السابق، ص365 وما يليها، محمد حسين علي الشامي، رسالة، المرجع السابق، ص158 و 159.

4 CASS-civ, 22/02/1932, D 1932, 1, p25.

- أشار إليه: محمد السعيد رشيدي، الخطأ غير المغتفر، مطبوعات جامعة الكويت- 1995، ص35.

5- ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص658.

- العنصر الموضوعي *Objectif*: ويتمثل في الفعل أو الامتناع الذي يتم عن إهمال خطير ورعونة ، وهذا العنصر هو ما يشكل الخطأ الجسيم[1].
- العنصر الشخصي أو الذاتي *Subjectif*: وهو العلم باحتمال وقوع الضرر وما يترتب عن فعله أو امتناعه هذا من ضرر، وهو بذلك يختلف عن الخطأ الجسيم.[2]

وبالتالي فإن الخطأ غير المغتفر هو وسط بين الغش والخطأ الجسيم[3]، فهو أقل من الغش لأنه لا يستلزم قصد إلحاق الضرر، ولكنه أعلى درجة من الخطأ الجسيم لأنه يتطلب إما العنصر الإرادي أو العلم أو الإدراك في حال إتيان الفعل بعدم اكتراث بأن ضررا قد يترتب عليه[4].

وهكذا فإن بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسو الأصلية –من خلال نص المادة 25 المعدلة– قد مكن المضرور من الاستفادة من التعويض الكامل عند إثبات الخطأ الجسيم المتمثل في العنصر الموضوعي ويتجسد ذلك في الفعل أو الامتناع الذي يصدر عن إهمال أو تقصير خطير من جانب الناقل الجوي أو تابعيه[5]، بالإضافة إلى إثبات العنصر الذاتي أو الشخصي المتمثل في العلم باحتمال حدوث الضرر والذي يشكل العنصر الثاني، المكون للخطأ الذي لا يغتفر من جهة أخرى وهو أمر ليس من السهل إثباته[6].

لكن ورغم أن الهدف من التعديل الذي أقره بروتوكول لاهاي 1955 هو محاولة التوحيد على الصعيد الدولي لحالات مساءلة الناقل الجوي غير المحدودة، والتعبير عن فكرة الغش في القوانين اللاتينية، وعن فكرة الخطأ الإرادي المعروف في القوانين الأنجلو سكسونية[7]، إلا أن الواقع العملي قد كشف عن أنه لا تزال هناك اختلافات بين الأنظمة القانونية المختلفة

[1]- محمد إبراهيم دسوقي، رسالة، المرجع السابق، ص366 و367
[2]- ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، في القانون المقارن...المرجع السابق، ص658
[3]- يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص299.
[4] MAZEAUD (H) et (L), op- cit, p45 ets, SERIAUX (A) op- cit, p206.
[5]-.المختار بكور، رسالة، المرجع السابق، ص228.
[6] CHERKAOUI (H), op – cit, p217 ets CASS-civ, (2éch) 09/06/1966, RGAE 1966, p377 ets (lamberth c./Guiron et autres)
[7]- أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص387، سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص211.

حول المعيار الذي يتعين إتباعه في تقدير العلم باحتمال وقوع الضرر الذي يتطلب البروتوكول اقترانه بفعل أو امتناع الناقل أو تابعيه لحرمانه من تحديد المسؤولية[1]، وانقسم القضاء في تفسير ذلك إلى اتجاهين:

الاتجاه الأول: أخذ بالمعيار الموضوعي واشترط لحرمان الناقل الجوي من التمسك بالمسؤولية المحدودة أن يكون من الواجب على الناقل إدراك النتائج التي تترتب على فعله، وهو ما أقرته محكمة النقض الفرنسية منذ سنة 1966،[2] وتواترت الأحكام القضائية في هذا الاتجاه، تبنت من خلالها المعيار الموضوعي[3] في تقدير الوعي باحتمال وقوع الضرر، حيث قضت بأن "الخطأ الملاحي الذي نجم عنه الحادث كان نتيجة مجموعة من الأخطاء ارتكبها طاقم مدرب ذو خبرة، وكان يجب أن يعلم أن أفعاله، في ظل الظروف السائدة، تتسم بعدم المبالاة وعدم التبصر وأن ضررا محتملا قد يترتب عليها".[4]

كما أقرت محكمة النقض الفرنسية بأن الظروف الجوية لا تسمح بالهبوط لأن الطائرة غير مزودة بجهاز راديو لقياس الارتفاعات، وأن جهازي قياس الارتفاعات المزود بهما الطائرة قائد الطائرة يتراوح نسبة خطأ القياس بهما حتى 65 مترا، فإن قائد الطائرة يكون قد تصرف برعونة وعدم التبصر وعن وعي باحتمال وقوع الضرر بهبوطه في هذه الظروف.[5]

كذلك الحكم بمسؤولية الناقل غير المحدودة عن سرقة البضاعة، لأنه ليس ممكنا ألا يكون تابع الناقل مدركا للخطر الذي تتعرض له البضاعة –أشياء ذات قيمة كبيرة– في مكان غير مؤمن إغلاقه تأمينا كافيا.[6]

---

[1]- ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص658، هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص441.

[2] Cass. civ (2é ch), 09/06/1966, RGAE 1966, p377 ets (Lambert c./ Guiron et autres).

[3] C-A-Paris (1é ch), 08/07/1980, RFDA 1981, p225 ets (coréan Airlines C./ E poux ENTIOPE)

- T-G-I- Paris (1é ch- 2é sect), 27/04/1979, RFDA 1979, p 345 ets (E poux entiope C./ Korean Airlines) Pari 08/07/1980, RFDA 1981, p 225.

- T- G- I- BEZIERS 14/03/1977, RFDA 1979, p 349. (Massey. C./ Blayer Aéro- club de Bézers et Groupe d'assurance Mutuelle de France.

[4]- C-A-Paris (1é ch), 26/05/1973, RFDA 1974, p188 ets (veuve Saulnier-Ciolkowski et autres, c./cie Air France).

[5] Cass. civ (1é ch), 21/12/1976, RFDA1977, p415 ets (Air centre c./ veuve Morand et autres).

[6] - C-A-Paris (5é ch), 17/11/1975, RFDA 1976, p 109, ets (le Languedoc et autres C./Middle East Air Liban et autres).

أما الاتجاه الثاني فقد أخذ بالمعيار الشخصي الذي يتطلب –في كل حالة على حدة– علم الناقل (أو تابعيه) أو إدراكه فعلا بأن ضررا محتملا قد يترتب على فعله أو امتناعه وإقدامه عليه دون تقدير عواقبه[1]، وعلى عكس ما ذهبت إليه المحاكم الفرنسية، اتجه القضاء في الدول الأخرى إلى تبني هذا المعيار في العديد من أحكامها،[2] حيث قضت بمسؤولية الناقل غير المحدودة عن ضياع طردين من أوراق البلكنوت نوت أثناء نقلها من سويسرا إلى نيكارجوا، أن يكون الشخص الذي تسبب في هذا الضياع (الناقل أو تابعه) قد علم فعلا باحتمال وقوع ضرر نتيجة لما أتاه من أفعال وبالتالي فإذا بقي سبب الضرر غامضا، ولم يستدل على وجه الشخص الذي تسبب فيه، فلا يمكن حرمان الناقل من التمسك بالحدود المقررة في المادة 22 من الاتفاقية.[3]

كذلك الحكم بأن الخطأ الذي أدى إلى اصطدام الطائرة بجبل لا يستوجب المسؤولية غير المحدودة، إذا كان هذا الخطأ يتمثل في سوء فهم أو خطأ في تفسير الطيار للرسالة الموجهة إليه من المراقبة الرادارية حول موضعه بالنسبة للجبل الذي اصطدم به، ذلك أن المادة 25 بعد تعديلها ببروتوكول لاهاي، تتطلب لحرمان الناقل من الحدود المنصوص عليها في المادة 22، علم الناقل أو تابعيه أو إدراكه الفعلي شخصيا باحتمال وقوع الضرر، وهو ما لا يتوافر في الحالة المعروضة.[4]

أما غالبية الفقه فقد أخذت بالمعيار الشخصي لمطابقته لعبارات النص ذاتها، واتفاقه مع قصد واضعي النص، والذي يتطابق مع القضاء الأنجلو–سكسوني في خصوص اصطلاح الخطأ الإرادي *« Wilful Misconduct »*، حتى أن الفقه انتقد موقف محكمة النقض الفرنسية ورأى فيه خروجا عن المعنى الحقيقي للمادة 25 بعد تعديلها، بل يتماشى مع مفهوم الخطأ

---

[1] - GODFROID (M), vers une autre interprétation de l'art 25 du protocole de LAHAYE, RFDA 1982, p469 ets.
[2] - C-A-Athènes, N) 7020 de 1975, cite par : Yokaris (A), la jurisprudence des tribunaux grecs sur la convention de Varsovie, RFDA 1977, p144.
[3] C- Féd-, Suisse, 11/07/1972, RFDA 1974, p 73 ets.
[4] Cass, Belgique, 27/01/1977, RFDA 1977, p 193, ets (consorts tondriau C./ cie Air india).

غير المغتفر في القانون الوطني، مما يؤدي إلى إهدار التوحيد الذي استهدفت الاتفاقية تحقيقه على الصعيد الدولي، ومخالفته لقواعد تفسير الاتفاقيات الدولية[1].

وأخيرا استبعد كل من بروتوكول جواتيمالا 1971 –من خلال نص المادة التاسعة منه–[2] الخاصة بنقل الركاب والأمتعة، وبروتوكول مونتريال الرابع 1975 –من خلال نص المادة الثامنة منه–[3] الخاصة بنقل البضائع، الجزاء المقرر في اتفاقية وارسو الأصلية وبروتوكول لاهاي المعدل لها الخاص بحرمان الناقل الجوي من المسؤولية المحدودة في حالة ارتكابه هو أو تابعيه الخطأ الموصوف في المواد السالفة الذكر، حيث لا يؤثر خطأ الناقل –مهما كانت جسامته– على مدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي التي تظل مسؤولية محدودة.[4]

غير أن عدم دخول بروتوكول جواتيمالا 1971 حيز التنفيذ –إلى يومنا هذا– يبقي مسؤولية الناقل الجوي –في نقل الأشخاص– غير محدودة تخضع لأحكام اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي، عكس مسؤولية الناقل في نقل البضائع بعد دخول بروتوكول مونتريال الرابع 1975 حيز التنفيذ عام 1998، الذي استبعد تطبيق نص المادة 25 من اتفاقية وارسو استبعادا كليا وأصبحت ذكرى من ذكريات القانون الجوي.

ب) غش الناقل الجوي والخطأ المساوي للغش في قانون الطيران المدني الجزائري:

تنص المادة 151 من قانون الطيران المدني الجزائري المعدل رقم 06/98على أن:"لا تسري حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش الذي يرتكبه الناقل أو مندوبه خلال ممارسة وظيفتهم".

---

[1] - OUADIA (S), thèse, op, cit, p358 ets, BESSAM (R), fautes inexcusable et fautes simples du pilote, RFDA 1981, p196 ets, GODFROID (M), cers une autre interprétation de l’art 25 du protocole de de LAHAYE, op- cit, p467 ets, CHAUVAU (P), la faute inexcusable, A-D-A-S, Vol, IV ° 1979, p3 ets.

- رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص217، صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي، رسالة، المرجع السابق، ص383.

[2]- تنص المادة التاسعة من بروتوكول جواتيمالا، 1971 المعدلة للمادة 24 –فقرة 2- من اتفاقية وارسو، 1929) على أنه: وفي نقل الركاب والأمتعة، لا يجوز رفع دعوى المسؤولية، بأية صفة كانت، سواء بمقتضى الاتفاقية بموجب عقد أو فعل غير مشروع أو أي سبب آخر، إلا وفقا الأوضاع وفي الحدود المقررة في هذه الاتفاقية، وذلك دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم الحق في الدعوى، ولا بحقوقهم المعتبرة. وحدود المسؤولية هذه هي حدود قصوى غير قابلة للتجاوز أيا كانت الملابسات التي يرتد إليها أساس المسؤولية."

[3]- المادة الثامنة من بروتوكول مونتريال الرابع 1975 المعدلة للمادة 24 –فقرة 2- من اتفاقية وارسو، 1929) فيما يخص نقل البضائع، أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 22 جديدة، غير قابلة للتجاوز في جميع الأحوال أيا كان الأساس الذي تبنى عليه دعوى المسؤولية..

[4] - فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة، المرجع السابق، ص537 و 538.

ويتضح من خلال هذا النص تطابقه إلى حد كبير، مع نص المادة 25 من اتفاقية وارسو لعام 1929 مع وجود اختلاف طفيف، حيث استبدل المشرع الجزائري عبارة "خطأ يعتبره قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلا للغش"، التي تضمنتها المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929 الأصلية، بعبارة "خطأ يقدر أنه معادل للغش"، مما يوحي بتأثر التشريع الداخلي بالتشريع الدولي، الغاية منه توحيد قواعد مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة على الصعيدين الدولي والداخلي.

لكن يعاب على المشرع الجزائري أنه لم يحدد مفهوم الغش والخطأ المساوي للغش في القواعد الخاصة بالنقل الجوي ولا في القواعد العامة الواردة في القانون المدني أو التجاري، على خلاف القانون البحري الجزائري الذي وضع فيه المشرع – من خلال نص المادتين 809[1] و849[2] منه – مفهوما محددا للسلوك الموجب للمسؤولية غير المحدودة، متى كان الضرر ناتج عن عمل أو إهمال من الناقل البحري[3]، وبالتالي كان من الأجدر على المشرع الجزائري أن يأخذ بنفس السلوك في قانون الطيران المدني.

بالإضافة إلى كون الدولة الجزائرية قد صادقت على بروتوكول لاهاي 1955 بموجب المرسوم رقم 74/64 المؤرخ 1964/03/02، الذي حدد الحالات التي يحرم فيها الناقل الجوي من التمسك بالحدود القصوى للتعويض والتي تتمثل في حالتين:

1) إذا كان الضرر ناتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه تم بقصد إحداث ضرر.
2) إذا كان الضرر ناتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه تم برعونة وعن وعي باحتمال نشوب الضرر.

[1]- تنص المادة 809 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري على أنه :" لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه، إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح"

[2]- تنص المادة 849 من القانون البحري على أنه: " يسقط حق الناقل من الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة السابقة إذا ثبت بأن الضرر الحاصل كان نتيجة لفعل أو إهمال الناقل بتعمد لإحداث أو إذا كان متيقنا من إمكانية حدوثه"

[3]- سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه جامعة تلمسان، ص302، 303.

وبحكم أن بروتوكول لاهاي 1955– بما أقره من حالات المسؤولية غير المحدودة التي نصت عليها المادة 13 منه– جزء من التشريع الوطني الخاص بالنقل الجوي الدولي، فمن الأجدر على المشرع الجزائري أن يأخذ بنفس الأحكام في قانون الطيران المدني حتى تسري على النقل الجوي الداخلي، من أجل توحيدها على الصعيدين الدولي والداخلي.

وأمام هذا الفراغ القانوني –في التشريع الجزائري– الذي لم يحدد مفهوم الغش، والخطأ المعادل للغش، فالأمر متروك للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع ويرجع في تقديره إلى الفقه اللاتيني –وبالأخص الفقه الفرنسي– في تحديد مفهوم الغش والخطأ الجسيم الذي يحرم الناقل الجوي من التمسك بالمسؤولية المحدودة.

الفرع الثاني:

حالات التشديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999

أخذت اتفاقية مونتريال لعام 1999 مسلكا مغايرا لاتفاقية وارسو لعام 1929، فهي من جهة استبعدت الحالة التي لا يسلم فيها الناقل الجوي وثائق النقل للراكب أو الشاحن، بموجبها تحرر عقد النقل الجوي من الشكلية الجامدة التي تخرجه من دائرة الرضائية وتعرقل تقدمه وتطوره، وتتعارض في نفس الوقت مع أهم ما يتميز به النقل الجوي من سرعة، لكنها أبقت على الحالة الثانية التي لا تجيز للناقل التمسك بالأحكام التي تحد أو تعفيه من المسؤولية إذا كان الضرر بفعل أو امتناع من جانب الناقل أو أحد تابعيه بقصد إحداث ضرر أو برعونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب (أولا).

وبالمقابل استحدثت اتفاقية مونتريال 1999 حالة جديدة بموجبها تقوم مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة عن أضرار المستوى الثاني من المسؤولية المترتبة عن وفاة الركاب أو إصابتهم (ثانيا).

أولا: الخطأ الموصوف في اتفاقية مونتريال 1999.

تنص الفقرة الخامسة للمادة 22 من اتفاقية مونتريال على أنه: "لا تسري الأحكام الواردة أعلاه في الفقرتين (1) و(2) من المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه، بقصد إحداث ضرر أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك في الغالب. ويشترط أيضا، في حالة وقوع العمل أو الامتناع من أحد التابعين أو الوكلاء، إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته".

لقد عمد المشرع الدولي –من خلال اتفاقية مونتريال 1999– إلى إعادة إدراج حالة مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة الناجمة عن خطئه الموصوف[1] بعدما كان قد تخلى عنها سابقا في كل من بروتوكول جواتيمالا 1971،[2] وبروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975[3]، لكنه أخذ مسلكا مخالفا لاتفاقية وارسو لعام 1929، حيث تحاشت اتفاقية مونتريال 1999 الصياغة المعيبة التي كانت عليها المادة 25 من اتفاقية وارسو الأصلية، وأخذت بالصياغة التي وردت في بروتوكول لاهاي 1955 [4]، إذ ألغت الإحالة إلى قانون القاضي في تحديد الخطأ المساوي للغش ووضعت قاعدة موضوعية عرفت فيها الخطأ الذي يؤدي إلى انشغال مسؤولية الناقل المشددة وحددت عناصره.[5]

وعليه فإن الخطأ الذي يؤدي إلى حرمان الناقل من التمسك بالأحكام التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها، في حالة التأخير في نقل الركاب، أو في حالة تلف الأمتعة أو ضياعها أو هلاكها أو تأخيرها[6]، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو

---

[1]- أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص409، 410، دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص303.

[2]- المادة التاسعة من بروتوكول جواتيمالا 1971.

[3]- المادة الثامنة من بروتوكول مونتريال الرابع لعام 1975.

[4] - MERCADAL (B), transports Aériens, Rép-com-Dalloz, 1999, n° 191 ets. CALME (S), l'essentiel du droit des transports- Gualima édition- Paris, 2012, p51ets.

- TOSI (J-P), transport Aérien, responsabilité du transporteur, JC-com, Fasc, 925-1995, n°38 ets.

[5]- هشام فضلي، المرجع السابق، ص74.

[6]- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص316.

تابعيه أو وكلائه، إما بقصد إحداث الضرر، وإما بعدم اكتراث مصحوبة بإدراك أن ضررا ما يمكن أن يحدث[1]، لكن بالمقابل، فإن مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة غير مشمولة بالحكم الذي جاء به النص المذكور، وهي تفرقة غير مفهومة.

ويقع الخطأ الذي يحرم الناقل من الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة، وفقا لاتفاقية مونتريال، في منطقة وسطى بين الغش والخطأ الجسيم، فهو أقل من الغش لأنه لا يستلزم قصد الإضرار، ولكنه أعلى درجة من الخطأ الجسيم، لأنه يتطلب إما العنصر الإرادي في الفعل أو الامتناع، وإما عنصر العلم أو الإدراك في حالة إتيان الفعل أو الامتناع أو برعونة بإدراك أن ضررا قد يترتب عليه[2]، وقد استمدت اتفاقية مونتريال 1999 هذه الأحكام من المسؤولية المشددة للناقل البحري للبضائع من خلال نص المادة 8 ف1 من اتفاقية هامبورغ 1978.[3]

وقد تبنى المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال 1999 حلا نص عليه بروتوكول لاهاي 1955 – من خلال المادة الثالثة عشرة منه– والذي بدوره قد وضع قاعدة موضوعية دولية موحدة، وهذا أمر كان من شأنه إلزام محاكم الدول الأطراف بهذه القاعدة، ومن تم تغليب النزعة الدولية بدل الإحالة إلى قانون القاضي[4].

وقد أقر القضاء الفرنسي في العديد من أحكامه المسؤولية غير المحددة للناقل الجوي، وفقا لاتفاقية مونتريال 1999 [5]حيث قضت محكمة استئناف باريس بمسؤولية الناقل الجوي المشددة من جراء الخطأ الجسيم الذي ارتكبه الناقل أدى إلى تلف الأمتعة أثناء عملية النقل.[6]

[1]- فريد محمد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص648، 649.
[2]- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص203.
[3]- تنص الفقرة الأولى للمادة 8 من اتفاقية هامبورغ 1978 على أنه :" لا يحق للناقل الاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 6، إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكب بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخر أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف أو التأخير."
[4]- محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص173، أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص410.
[5] - T- com, Nanterre, 23/05/2012,N° 2008 F 00423,BTL 2012, p360. (Bio Mérieux et a. C / Géodis Wilson et a)
[6] - C- A- paris (pole 5, 5é ch), 15/04/2010, N° 08/16961, R-D-T 2011, SAS saher international et a) note : DELEBEQUE (P).

كذلك الحكم بمسؤولية الناقل غير المحدودة عن ضياع لوحات فنية أثناء عملية النقل دفعت الرسام إلى إلغاء معرض للوحات الفنية كان من المقرر انعقاده، مما سبب له ضررا كان نتيجة الخطأ الجسيم لناقل الجوي نتيجة عدم إدراكه أن ضررا ما يمكن أن يحدث.[1]

ويشترط أخيرا تطبيق أحكام نص المادة 22 فقرة 5 من اتفاقية مونتريال 1999، في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من أحد تابعي الناقل أو أحد وكلائه إثبات أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع صدر عنه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث،[2] ويشترط أيضا – في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من جانب تابعي الناقل أو وكلائه– إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف وهو في نطاق ممارسته لوظيفته.[3]

ثانيا: أضرار المستوى الثاني من المسؤولية التي تصيب الركاب

أضافت اتفاقية مونتريال 1999 حالة جديدة تقوم على أساسها المسؤولية المشددة للناقل الجوي، والتي تتمثل في أضرار المستوى الثاني المترتبة عن وفاة الراكب أو إصابته بأضرار جسدية التي تتجاوز قيمتها مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة –المنصوص عليها في الفقرة الثانية للمادة 21 من الاتفاقية– والتي يسأل فيها الناقل الجوي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، بإقامة الدليل على أن الضرر الذي أصاب الراكب لا يرجع إلى خطأ الناقل أو إهماله أو إثبات خطأ الغير[4].

وعليه فإن الناقل الجوي مسئول عن الأضرار التي تتجاوز قيمتها مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة مسؤولية غير محدودة، حيث يلتزم الناقل بتعويض

---

[1] - C-A-Fort de France (Ch- Civ) 25/ 06/ 2010, n° 09/ 00207, R- D- T, 2011, PP27 et 28 (SARL- DHL international, Antilles C. / Orosemane) Nate Delebecque (P).

[2] - الفقرة الثالثة للمادة 30 من اتفاقية مونتريال 1999.

[3]- الفقرة الخامسة من المادة 22 من اتفاقية مونتريال 1999.

[4] - NAUVEAU (J), GODFROID (M), FRUHLING (P), précis de droit Aérien, op-cit, p336- FOLLIOT (M-G), la modernisation du système Varsovien ed responsabilité du transporteur, op-cit, p430.

كامل عن كل ضرر تزيد قيمته عن الحد الأقصى للتعويض الذي أقرته الاتفاقية،[1] الغاية منه تقديم الحماية الكافية للمتضررين وتمكنهم من الحصول على التعويض الكامل لجبر الضرر الذي أصابهم، ويتحقق ذلك عندما يقيم المتضرر الدليل على ما أصابه من ضرر وقيمة هذا الضرر حتى تنعقد مسؤولية الناقل ويقضى للمتضرر بالتعويض الكامل عن الضرر الذي أصابه[2].

وقد سعت اتفاقية مونتريال 1999 إلى إقامة توازن بين مصالح كل من الناقلين الجويين والركاب عندما جعلت مسؤولية الناقل عن أضرار هذا المستوى مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض من جانب الناقل[3]، لكن هذه القرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، حيث يجوز لناقل نفي مسؤوليته عن تعويض الأضرار التي تجاوزت الحد الأقصى – المحدد قانونا– عن طريق نفي قرينة الخطأ المفترض من جانبه، وذلك بإثبات أن الضرر الذي أصاب الراكب لم ينشأ عن إهمال أو خطأ أو امتناع من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلائه، أو إثبات أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها[4].

وبالمقابل من مصلحة الراكب إذا أراد الحصول على تعويض يجاوز الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية أن يثبت أن الضرر الذي أصابه ناتج عن إهمال النقل أو خطأه أو امتناعه هو أو تابعيه أو وكلائه[5]، وبالتالي فإن اتفاقية مونتريال 1999 قد راعت مصلحة المضرور عندما سهلت على الراكب عبء الإثبات الذي يقتصر على إثبات الإهمال من جانب الناقل الجوي دون تحديد جسامته، حيث تبنت هذه الاتفاقية في هذا الشأن معيارا معدلا لإهمال الناقل، إذ يكفي للمتضرر أن يثبت الإهمال البسيط غير الموصوف للناقل

---

[1] -DELEBEQUE (P), a la convention de Montreal du 28 Mai 1999 pour l'unification de certaines régles relatives au transport Aérien, international ou le nouveau droit du transport Aérien, op- cit, pp 278 et 280.

[2] - BON- GARCIN (I), BERNARDET (M), REIN hard (Y), Droit des transports – DALLOZ- Paris, 2010, p552.

[3]- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص196.

[4] -DUPONT (P-M), op-cit, p382, TOUAFEK (R) , la sureté et la sécurité Aéronautique, une priorité internationale, op-cit, p149.

[5] - أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة ، المرجع السابق، ص397.

الجوي حتى يتقاضى تعويضا يجاوز الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية، فالعبرة بقيمة التعويض عن الضرر فمتى تجاوزت الحد الأقصى للتعويض المقدر بـ 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة يتقاضى المتضرر تعويضا كاملا[1]، عكس ما هو مقرر في اتفاقية وارسو التي توجب على المتضرر أن يثبت غش الناقل أو خطئه المساوي للغش، وفي ظل بروتوكول لاهاي بإثبات الخطأ الإرادي لناقل « *Wilful Misconduct* ».[2]

وأخيرا يمكن القول: أن سلوك المتضرر طريق المسؤولية المشددة من أجل الحصول على التعويض الكامل مرتبط بتجاوز قيمة التعويض عن الضرر، الحد الأقصى للتعويض المقرر في الاتفاقية المحدد بمائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، لكن هذه الحدود قابلة للمراجعة الدورية كل خمسة سنوات، وذلك برفع هذه الحدود إلى القدر الذي يتناسب مع ارتفاع معدلات التضخم[3].

وفعلا تمت أول مراجعة لحدود المسؤولية من جانب المنظمة الدولية للطيران المدني سنة 2009. حيث أصبح الحد الأقصى للتعويض في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأي أذى جسماني يقدر بـ 113.100 وحدة حقوق سحب خاصة،[4] وحتى يحصل المتضرر على التعويض الكامل يتوجب أن تزيد قيمة التعويض عن الضرر عن 113.100 وحدة حقوق سحب خاصة[5].

---

[1]- محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص162، دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص306.

[2] -CACHARD (o), op-cit, p204.

[3] - FOLLIOT (M-G), la modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op-cit, pp 430 et 431.

[4]- أعيد تعريف حقوق السحب الخاصة كسلة من العملات، واعتبارا من 1 أكتوبر 2016 أصبحت سلة حقوق السحب الخاصة تتألف من خمس عملات بعد إضافة عملة اليوان الصيني، وتبلغ أوزان العملات كالآتي: الدولار الأمريكي (41,73%) ، و(اليورو 30,93 %) ، واليوان الصيني(10.92 %) ، و االين االياباني (8.33 %) ، والجنيه الإسترليني (8.09 %) ، وتم استخدام هذه الاوزان لتحديد مقدار ما تتضمنه سلة تقييم حقوق السحب الخاصة الجديدة.

-المصدر الإلكتروني "صحيفة الوقائع (صندوق النقد الدولي):http://www.inf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm

[5] Au 02/05/2016 (1DTS = 1.238€), voir : www.developpement-durable.gouv.fr.../fiche 2 Montréal-SDC-MAJ-V2-correct. -

المطلب الثاني:

التشديد الاتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي.

وضعت التشريعات الدولية –الخاصة بالنقل الجوي– حدودا قصوى للتعويض عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين، من خلالها يحصل المتضررين على الحد الأقصى إذا كانت قيمة الضرر مساوي له أو تتجاوزه، أما إذا كانت الأضرار أقل من ذلك فلا يحصل إلا على التعويض الذي يساوي الضرر الذي وقع.

لكن يجوز للأطراف الحق في الاتفاق على الزيادة لحدود القصوى للمسؤولية سواء تعلق الأمر بالأضرار التي تصيب الركاب أو البضاعة أو الأمتعة على اعتبار أن حدود المسؤولية شرعت لمصلحة الناقل وبالتالي يجوز له التنازل عن هذا الحق بمحض إرادته (الفرع الأول).

وعلى خلاف ذلك يبطل كل اتفاق من شأنه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

حالات التشديد الإتفاقي لمسؤولية الناقل الجوي

أقر المشرع الدولي – من خلال اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999– الحماية الكافية للمتضررين من ركاب وشاحنين – من أجل الحصول على التعويض الكافي لجبر الضرر، من خلال اتفاق بين الناقل الجوي مع مستعملي الطائرة بموجبه يلتزم الناقل بدفع مبالغ أعلى من الحدود القصوى للتعويض المحددة في الاتفاقية (وارسو أو مونتريال)، سواء أكان ذلك في مجال نقل الركاب أو نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة. ويأخذ هذا الاتفاق

صورتين، وقد يتم هذا الاتفاق بإرادة طرفي عقد النقل الجوي (أولا)، أو عن طريق إعلان المصلحة في تسليم البضاعة والأمتعة المسجلة.(ثانيا)

أولا: الاتفاق عن زيادة حد المسؤولية بإرادة طرفي العقد

نصت الفقرة الأولى للمادة 22 من اتفاقية وارسو على ما يلي: ".... ومع ذلك يجوز للراكب، بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يحدد مبلغا للمسؤولية أكبر".

يتضح من خلال هذا النص، أن الاتفاقية أجازت للراكب أن يبرم اتفاق مع الناقل الجوي، من خلاله يتنازل هذا الأخير عن الحماية القانونية المقررة له في الاتفاقية والخاصة بالحدود القصوى للتعويض برفع التعويض إلى ما يفوق الحد الأقصى المقرر.[1]

كما يلاحظ في هذا الصدد، أن مبلغ التعويض الجديد المتفق عليه –في حال حدوث الضرر– ليس مبلغا جزافيا، بحيث يستحق بصورة تلقائية مهما كانت قيمة الضرر[2]، بل هو بمثابة حد أقصى جديد للتعويض لا يصح تجاوزه، يلتزم بموجبه الناقل بأن يدفع إضافة للمبلغ المحدد قانونا المبلغ المتبقي من قيمة الضرر الفعلي[3]، شريطة ألا يزيد المبلغان على الحد الأقصى الجديد الذي كان قد التزم به الناقل، أما إذا ثبت أن قيمة الضرر أقل من الحد الأقصى الجديد الاتفاقي للتعويض فلا يلتزم إلا بالقيمة الأقل[4].

كما أقر الفقه عند تفسيره للجملة الأخيرة من الفقرة الأولى للمادة 22 من اتفاقية وارسو، كون الراكب هو الذي يتوجب عليه أن يطلب من الناقل رغبته في تحديد المسؤولية بمبلغ جديد أكبر من الحد الأقصى للتعويض المقرر، ولا يوجد في النص ما يوجب على الناقل

[1]- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص296، حمد الله محمد حمد الله، عقد النقل (البري- البحري- الجوي) دار النهضة العربية، القاهرة، 1997. 1998، ص290.
[2]- هشام فضلي، المرجع السابق، ص77.
[3]- عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص101.
[4]- إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق ، ص226.

بأن يعقد مع الراكب اتفاقا خاصا على زيادة حد المسؤولية عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 22 الاتفاقية[1].

أما المشرع الجزائري فقد أخذ موقفا مغايرا لما تقتضيه اتفاقية وارسو لعام 1929، فرغم نصه في الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى للمادة 77 من قانون رقم 166/64 المتضمن قانون الخدمات الجوية[2]، على جواز حصول الراكب المضرور أو ورثته –بناء على الاتفاق المشدد لمسؤولية الناقل الجوي– على حد أعلى للتعويض يفوق الحد الأقصى المقرر قانونا،[3] إلا أن قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل، لم يتضمن ذلك، مما يوحي عن تخلي المشرع الجزائري على جواز الاتفاق على زيادة حد المسؤولية في نقل الركاب مما يؤدي إلى مواقف متناقضة إزاء نظام التشديد الاتفاقي عن الأضرار اللاحقة بالركاب في التشريع الجزائري على الصعيدين الدولي والداخلي، بحكم أن اتفاقية وارسو –الخاصة بالنقل الجوي الدولي– التي تعتبر جزء من التشريع الجزائري تجيز الزيادة في حد المسؤولية، بينما قانون الطيران المدني الجزائري (06/98) الخاص بالنقل الجوي الداخلي لا يسمح بذلك،وكان من الأجدر على المشرع الجزائري إدراج نصا في قانون رقم 98–06 يتضمن جواز الاتفاق على زيادة حد المسؤولية من أجل توحيد أحكام المسؤولية غير المحدودة دوليا وداخليا.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يتضمن هذا الاتفاق على أن تكون الزيادة في الحد الأقصى للتعويض في جميع الأحوال أو في أحوال معينة، كالاتفاق على أن يكون تشديد المسؤولية في حالة وفاة الراكب فقط مع بقاء مسؤولية الناقل الجوي محدودة في حالات أخرى كحالة الإصابة الجسدية للراكب مثلا[4].

---

[1]- هذا ما أخذت به المحكمة العليا لولاية نيويورك- الدائرة الاستئنافية، في قضية GARCIA ضد شركة الطيران Pan American، حين طلب المدعون استبعاد تطبيق حد المسؤولية المقرر في المادة 22 من اتفاقية وارسو على أساس أن الراكب لم يعطى له الخيار في العقد بين الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية وتحديد المسؤولية بمبلغ أكبر، حيث رفضت المحكمة هذا الادعاء على أساس عدم وجود في النص ما يوجب على الناقل مثل هذا الإجراء، أنظر : فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، رسالة المرجع السابق، ص135.

[2]- تنص الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى للمادة 77من قانون المصالح الجوية رقم 64-166 على أنه:" ... وإن كان بالإمكان ضبط حد أعلى بموجب اتفاق بين الناقل والشخص المنقول."

[3] -BOUDJELLEL (A), Thèse, op-cit. p345.

[4]- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص332 و333.

ويشترط أن يكون هذا الاتفاق صريحا ومع ذلك لا يشترط أن يكون مكتوبا، فلا يجب بالضرورة أن تتضمنه تذكرة السفر، لكن من مصلحة الراكب أن يكون الاتفاق محررا سواء في تذكرة السفر أو على وثيقة أخرى مرفقة.[1]

لكن يلاحظ أن اتفاقات رفع حد التعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب نادرة إن لم نقل أنها منعدمة تماما، ويرجع ذلك أن الركاب يلجأون إلى التأمين كضمان لجبر ما يزيد من أضرار التي يعجز الحد القانوني لمسؤولية الناقل عن تغطيتها[2]، وهذا ما دفع بالمشرع الدولي إلى حذف الجملة الأخيرة من الفقرة الأولى للمادة 22 من اتفاقية وارسو عند تعديلها ببروتوكول جواتيمالا 1971، الذي أتى بحكم جديد يقضي بعدم قابلية حد المسؤولية للتجاوز بأي حال من الأحوال، وأيا كان الأساس الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية، لكن عدم دخول بروتوكول جواتيمالا حيز التنفيذ نجم عنه بقاء سريان أحكام اتفاقية وارسو التي تقر جواز الاتفاق على تجاوز حد المسؤولية في نقل الركاب.

أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد أجازت مبدأ زيادة الحد الأقصى للتعويض في عقد النقل الجوي، إلا أنها لم تفرد نصا خاصا بشأن هذه المسألة في عقد نقل الأشخاص مثلما فعلت اتفاقية وارسو، بل صيغت ألفاظها في عبارات عامة على نحو يسمح برفع حد المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة والأشخاص على حد سواء[3]، ولا يتعارض ذلك مع النظام الخاص الذي ورد في المادة 22 من اتفاقية مونتريال بشأن زيادة حد المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة في حالة إعلان المرسل مصلحته في التسليم.[4]

---

[1]- دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص310.
[2]- إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص226.
[3]- فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص124.
[4]- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 205، 206.

ويكمن الاختلاف بينهما كون زيادة حد المسؤولية يكون وفقا للمادة 25 من الاتفاقية بإرادة طرفي العقد، بينما تكون زيادة المسؤولية وفقا للمادة 22 منها بتصرف من جانب واحد وإعلان المصلحة من قبل المرسل[1].

ويقتصر تطبيق أحكام المادة 25 من اتفاقية مونتريال 1999 في نقل الأشخاص على أضرار المستوى الأول- المنصوص عليها في الفقرة الأولى للمادة 21 من الاتفاقية –والتي لا تزيد قيمتها على مائة ألف (100.000) وحدة حقوق سحب خاصة، والتي يسأل فيها الناقل الجوي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة ولا يمكن التخلص منها إلا بإثبات خطأ المضرور[2]، حيث يجوز لطرفي عقد النقل الجوي الاتفاق على تعديل الحد الأقصى للتعويض المرتبط بنوع المسؤولية، فإذا تم الاتفاق مثلا على زيادة الحد الأقصى للتعويض داخل المستوى الأول إلى مائة وخمسين ألف (150.000) وحدة حقوق سحب خاصة يؤدي إلى قيام مسؤولية الناقل الموضوعية حتى مبلغ 150.000 وحدة حقوق سحب خاصة ، وما زاد على ذلك من أضرار يكون الناقل مسؤول عنه مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل والتي لا يجوز دفعها إلا بإحدى الطرق المنصوص عليها في الاتفاقية[3].

ثانيا: إعلان المصلحة في تسليم البضائع والأمتعة المسجلة

عند تسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة، قد يقدم الشاحن بيانا خاصا *« déclaration »* يحدد فيه طبيعتها ومصلحته في تسليمها إلى المرسل إليه في مطار الوصول ودفع مقابل ذلك مبلغا إضافيا إذا اقتضى الأمر ذلك[4]، وفي أغلب الأحيان تكون البضاعة أو الأمتعة

[1]- محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص175 و 176.
[2]- أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص410 و 411.
[3]- دلال يزيد ، رسالة، المرجع السابق، ص312.
[4]- علي حسن يونس، المرجع السابق، ص194.

المسجلة من الأشياء الثمينة أو باهظة الثمن كسبائك الذهب أو المجوهرات أو لوحة فنية لأحد أشهر الرسامين وغيرها، وتزيد قيمتها على الحد الأقصى للتعويض[1] المقرر سواء في:

1) اتفاقية وارسو 1929 من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 22 بالنسبة لنقل البضائع والأمتعة المسجلة.

2) اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص:

- المادة 22 فقرة (2) بالنسبة لنقل الأمتعة.
- المادة 22 فقرة (3) بالنسبة لنقل البضائع.

أما المشرع الجزائري فلم يورد –في قانون الطيران المدني رقم 98-06- نص خاص بإعلان المصلحة في تسليم البضائع والأمتعة المسجلة، رغم أن قانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية قد أقر صراحة جواز الاتفاق على رفع الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة،[2] حيث نصت المادة 77 فقرة (3) منه على: « كما تحدد مسؤولية الناقل فيما يتعلق بالأمتعة المسجلة والشحن المنقولة بمائتين وخمسين وحدة حسابية عن كيلوغرام إلا إذا صرح المرسل بقيمة الأمتعة أو الشحن »، مما يثار حوله التساؤل عن السبب الذي دفع المشرع الجزائري إلى التخلي عن حكم «إعلان المصلحة في تسليم البضائع والأمتعة المسجل »، حيث كان من أجدر أن يبقى على هذا الحكم حفاظا على حقوق مستخدمي النقل الجوي من جهة، وتوحيد أحكام الاتفاق على زيادة حد المسؤولية في نقل البضائع والأمتعة المسجلة على الصعيدين الدولي والداخلي من جهة أخرى.

كما لم تحدد التشريعات الدولية شكل البيان الخاص الذي بموجبه يتم تنبيه الناقل إلى القيمة الحقيقية للبضاعة أو الأمتعة المسجلة، وبالتالي يجوز إبداؤه بأية وسيلة بما في ذلك

---

[1]- أحمد عبد اللطيف غطاشة، الطيران المدني، الأحكام العامة والنقل الجوي، دار صفاء للنشر والتوزيع- عمان 2002، ص191، أكرم ياملكي، القانون الجوي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان- 1998، ص150.

[2] -BOUDJELLEL (A), thèse, op-cit, p346.

إثباته بوثيقة النقل[1] مادام وروده بهذه الصورة ينبئ بما لا يدع مجالا للشك عن أن المقصود منه هو تنبيه الناقل إلى أهمية محتوياتها[2]، كما يصح أن يرد التنبيه في بيان مستقل عن وثيقة النقل لكن بالمقابل لا يعتبر تنبيها للناقل بقيمة البضاعة مجرد ذكر قيمة البضاعة في وثيقة النقل، لأن سبب ذلك قد يكون التأمين عليها، أو التخليص الجمركي عليها.[3]

ولكي يرتب إعلان بالتسليم آثاره يجب توافر عدة شروط هي:

أ. أن يتم إعلان القيمة عند لحظة تسليم البضاعة أو الأمتعة إلى الناقل الجوي، من خلاله يتم تنبيه الناقل إلى أهمية قيمة البضاعة[4] ومن ثم تعديل أحكام المسؤولية المحدودة وزيادة التعويض في حالة الهلاك أو التلف أو الضياع أو التأخير، على الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية وإلى الحدود الواردة في الإعلان[5].

ب.أن يدفع المرسل منه (الراكب أو الشاحن) الرسم الإضافي الذي يقرره الناقل زيادة عن أجرة النقل مقابل تحمل هذا الأخير التعويض خارج الحدود القصوى المحددة قانونا في الاتفاقية، على أن تتناسب هذه الزيادة مع القيمة المعلنة للبضاعة أو الأمتعة[6]، وإذا تم إعلان القيمة دون أن يدفع الرسم الإضافي فإن ذلك لا يحول دون طلبها فيما بعد[7].

كما يرى بعض الفقه أن التخلف عن دفع الرسم الإضافي لا يؤثر عن حق المتعاملين من ركاب أو شاحنين في المطالبة بالتعويض في الحدود الواردة في الإعلان، على اعتبار أنه شرط تقرر لمصلحة الناقل الذي يحق له أن يتنازل عن الرسم الإضافي[8].

---

[1]- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص318.

[2]- نقض مدني مصري رقم 1227 سنة 49ق، جلسة 1984، والذي جاء فيه حيثياته :" ...إذا كانت نصوص اتفاقية فارسوفيا المشار إليها قد خلت مما يوجب حصول هذا التنبيه في شكل خاص فإنه يجوز إبداؤه بأية وسيلة بما في ذلك إثباته بوثيقة الشحن، ما دام وروده بهذه الصورة ينبئ بذلك نا لا يدع مجالا للشك، أن المقصود هو تنبيه الناقل إلى أهمية محتويات هذه الرسالة...". أنظر:أحمد محمود حسين ملحق قضاء النقض التجاري، المرجع السابق، ص 145 و 146.

[3]-. شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص29، 30.

[4] - CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op-cit, p190 ZAHI (A), op- cit, p261.

[5]-. المختار بكور، رسالة، المرجع السابق، ص175، ضياء على أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع، المرجع السابق، ص232، 233

[6] - LUREAU (D), la responsabilité du transporteur aérien- lois nationales et convention de Varsovie, op, cit- p123.

[7]- فاروق أحمد زاهر ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، رسالة ، المرجع السابق، ص139،140

[8]- ثروت أنيس أسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص569.

ج. أن يدون هذا الإعلان في مستند النقل الجوي أو في وثيقة نقل البضائع[1].

ومتى استوفى إعلان المصلحة في التسليم هذه الشروط، فإنه يترتب عن ذلك الآثار التالية:

1-استبعاد تطبيق الحد الأقصى للتعويض المقرر قانونا سواء في اتفاقية وارسو أو مونتريال، ومن ثم يسري على مسؤولية الناقل الجوي الحد الأعلى المصرح عنه في إعلان المصلحة بالتسليم بدلا عنه[2].

2-إن القيمة المعلنة لا تعد من قبيل التقدير الجزافي الذي يستحق بصورة تلقائية دون النظر إلى حجم الضرر، ولذلك فهذا البيان عبارة عن حد أقصى لتعويض لا يستحق بأكمله إلا إذا كانت قيمة الضرر مساوية له أو أكبر منه، أما إذا كانت أقل من ذلك فلا يلزم الناقل إلا بدفع القيمة الفعلية للضرر[3].

3-إن التعويض الذي يتوجب على الناقل دفعه في الحدود المعلنة للقيمة تشمل كل أنواع الضرر الحاصل للبضاعة والأمتعة أثناء عملية النقل سواء أكان الضرر نتيجة مباشرة للحادث أو لم يكن[4].

4-يعد إعلان القيمة المصرح به – في وثائق النقل- قرينة على أن هذا المبلغ يساوي فعلا القيمة الحقيقية للبضاعة أو الأمتعة، لكن هذه القرينة تعد قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، من خلالها يستطيع الناقل أن يثبت القيمة الحقيقية للبضاعة أو الأمتعة وبالتالي لا يلتزم إلا في حدود هذه القيمة[5].

5-الأصل أن مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية محدودة وعلى من يدعي خلاف هذا الأصل وتقاضي مبلغ أكبر، يقع عليه عبء إثبات 'إعلان المصلحة في التسليم ودفع الزيادة المستحقة في الأجر[6].

---

[1]- محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص298.

[2]- إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص228.

[3]- نهاد السباعي، رزق الله أنطاكي، موسوعة الحقوق التجارية ، الجزء السابع، الحقوق الجوية، المرجع السابق، ص255، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص622.

[4] -BOEUF (G-J)- thèse, op-cit, p73.

[5] -BENATHAR (M), thèse, op-cit, pp 253 et 236.

[6]- إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص229.

6-أما بالنسبة للناقل الفعلي فلا يسري عليه "إعلان المصلحة في التسليم" بحكم أنه لم يبرم العقد بل قام بتنفيذه أو تنفيذ جزء منه، إلا في حالة موافقته عليه[1].

الفرع الثاني:

بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها

على خلاف القواعد العامة التي تجيز الاتفاق على إعفاء المدين من المسؤولية أو التخفيف منها، فإن المشرع الدولي –في مجال النقل الجوي– قد أورد قيودا على هذه الحرية العقدية، من خلالها أبطل كل اتفاق من شأنه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها (أولا)، لكن بالمقابل وردت بعض الاستثناءات عن مبدأ البطلان (ثانيا).

أولا: نطاق بطلان اتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها

قررت التشريعات الدولية والداخلية –الخاصة بالنقل الجوي– بطلان كل اتفاق من شأنه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو الخفيف منها[2]، من أجل تقديم الحماية الكافية لمستعملي النقل الجوي من ركاب أو شاحنين، وحرصا منها على المحافظة على التوازن الذي أقامته بين مصلحتين متعارضتين لكل من الناقل الجوي ومستعملي الطائرة، على اعتبار أنها أحاطت الناقل الجوي برعاية كبيرة، فلم تجعل التزامه التزاما بتحقيق نتيجة كما هو الحال في أغلب القوانين، بل مجرد التزام ببذل عناية حيث يمكن نفي مسؤوليته عن الضرر بمجرد إثبات عدم تقصيره واتخاذه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر[3]، لكن هذه الحماية لا تكون على حساب مستعملي الطائرة الذين يقبلون بشروط الناقل العقدية دون إمكانية مناقشتها، وإلا أصبح قيام مسؤولية الناقل فرضا نادرا الحصول[4].

---

[1]- تنص الفقرة الثانية للمادة الثالثة من اتفاقية جوادالاخارا 1961 على أنه:" يعتبر النتاقل الفعلي مسؤولا عن عمل أو امتناع الناقل أو تابعيه و وكلائه الذين يباشرون أعمالهم في حدود اختصاصهم ووظائفهم، وذلك فيما يتعلق بعملية النقل التي يقوم بها هذا الناقل الفعلي. ..."

[2]- علي حسن يونس، المرجع السابق، ص216، محمد بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص216، محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص162.

[3]- نهاد السباعي، رزق الله أنطاكي، موسوعة الحقوق التجارية، الجزء التاسع، الحقوق الجوية، المرجع السابق، ص 258، 259، عيسى غسان ربضي، المرجع السابق، ص170.

[4]- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص625.

وجاء في نص المادة 23 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه : « كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا وكأن لم يكن، على أن بطلان هذا الشرط لا يترتب عليه بطلان العقد الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية » .

كما نصت المادة 32 من نفس الاتفاقية على أنه : "تكون باطلة جميع شروط عقد النقل وجميع الاتفاقيات الخاصة السابقة على وقوع الضرر إذا خالف الأطراف المتعاقدون بمقتضاها قواعد هذه الاتفاقية إما بتعيين القانون الواجب التطبيق أم بتعديل قواعد الاختصاص ومع ذلك يجوز عند نقل البضائع الالتجاء إلى شروط التحكيم أمام جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة 28 فقرة أولى".

وبمقتضى هذين النصين، فإن المبدأ في اتفاقية وارسو الأصلية هو بطلان كل اتفاق من شأنه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف المنصوص عليه بطريقة مباشرة،[1] ويمتد هذا المبدأ ليشمل كل شرط يؤدي ولو بطريقة غير مباشرة إلى نفس النتيجة مثل الانقاص من الحقوق التي تقررها الاتفاقية للمضرور كالإنقاص من مدة سقوط أو تقادم دعوى المسؤولية، أو تقصير مواعيد الاحتجاج، أو نقل عبء الإثبات بوضعه على عاتق المسافر أو الشاحن بدلا من الناقل[2].

أما بروتوكول لاهاي 1955 –من خلال نص المادة 12 منه[3]– فقد استثنى من حكم هذا البطلان الشروط المتعلقة بالضياع أو الضرر الناتج عن طبيعة البضاعة أو عيب ذاتي فيها.

أما المشرع الجزائري فقد كرس أحكام البطلان –التي استمدها من اتفاقية وارسو 1929– في قانون رقم 166/64 المتضمن قانون الخدمات الجوية، من خلال نص المادة 78 منه والتي تتص على أنه: "...يعد كل شرط آخر يرمي إلى إبراء ذمة الناقل من المسؤولية أو

[1] -LE MOINE (M), traité de droit Aérien, op,cit ; pp 552 et 553, CHAUVEAU (P), droit Aérien, op-cit, pp 192 , 193

[2]- حسن كيرة، المقال السابق، ص55.

[3]- تنص المادة 12 من بروتوكول لاهاي (التي أضافت فقرة ثانية لنص المادة 23 من اتفاقية وارسو الاصلية) على أنه:" 2- لا تطبق الفقرة الاولى من هذه المادة على البنوذ المتعلقة بالضياع أو بالضرر الناشئ من طبيعة البضائع المنقولة أو من عيب ذاتي فيها".

إقامة حد أدنى من الحدود المضبوطة بموجب هذا القانون ملغى ودون مفعول، إلا أن إلغاء الشرط لا يفضي ببطلان عقد النقل الذي يظل خاضعا لأحكام هذا القانون ".

أما القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني لم يتضمن نصا خاص حول بطلان أي شرط من شأنه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، لكن بمفهوم المخالفة يمكن استخلاص من خلال نص المادة 149 منه والتي تنص على أنه: "في حالة تقديم الناقل الجوي البينة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو مساهمة هذا الأخير فيها، يمكن إعفاؤه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة" أي أنه لا يعفى من المسؤولية اتفاقا وإنما يعفى إذا أثبت خطأ المضرور أو مساهمته في إحداث الضرر.

أما اتفاقية مونتريال 1999 فقد تضمنت ما يلي:

أ. أبقت على بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها وفقا للمادة 26 منها[1].

ب. كما أبقت الاتفاقية – من خلال نص المادة 34 منها– على إمكانية حل النزاع عن طريق التحكيم في نقل البضائع.[2]

ج. يمتد جزاء بطلان هذه الشروط في نظر اتفاقية مونتريال ليشمل – استنادا لنص المادة 47 منها[3]– إلى جانب الناقل المتعاقد الذي تولى إبرام عقد النقل، الناقل الفعلي الذي يتولى تنفيذ كل عملية النقل أو جزء منها، وذلك حتى لا يفلت أي من الناقلين من جزاء البطلان والغاية منه تقديم الحماية الكافية لمستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين.

---

[1]- تنص المادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999: على أنه:" كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا ولاغيا، ولكن بطلان هذا البند لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، الذي يظل خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية."

[2]- عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص324.

[3]- تنص المادة 47 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه:" كل نص تعاقدي يهدف إلى إعفاء الناقل الماعاقد أو الناقل الفعلي من مسؤوليتهما الناشئة بموجب هذا الفصل، أو إلى وضع حد أدنى من الحد المعين في هذا الفصل يكون باطلا ولا أثر له، ولكن بطلان هذا النص لا يترتب عليه بطلان العقد بأكمله، فيضل خاضعا لأحكام هذا الفصل".

د. كما أقرت المادة 49 من اتفاقية مونتريال 1999 بطلان كل اتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية عن الحد الذي تقرره الاتفاقية متى كان الشرط متفقا عليه قبل وقوع الضرر، والحكمة من تقرير بطلان الشروط السابقة على وقوع الضرر أنه يخشى أن يستغل الناقل حاجة المسافر أو المرسل إلى النقل فيفرض عليه شروطا غير عادلة.[1]

ثانيا: الاستثناءات الواردة عن مبدأ البطلان

الأصل بطلان كل شرط من شأنه إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية أو التخفيف منها، لكن أوردت كل من اتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999 بعض استثناءات سمحت بها، ويعد من هذه الشروط:

1- الاتفاق على النزول بالتعويض عن الحد الأقصى المقرر في الاتفاقية بالنسبة لنقل البضائع، إذا كان الضرر متأتيا من طبيعة البضاعة كسوائل تبخر جزء منها، أو من عيب ذاتي فيها كمرض كامن في حيوان أفضى إلى موته في الطريق[2]، فإذا استطاع الناقل إثبات ذلك، جاز له الاستفادة من الشرط الذي يعفيه من المسؤولية سواء أكان هذا الشرط مدونا في وثيقة النقل أو في وثيقة منفصلة عنها حيث يستطيع الناقل إثبات هذا الشرط بكافة طرق الإثبات، والسبب في ذلك الحجية النسبية التي تتمتع بها وثائق النقل الجوي في الإثبات.[3]

2- الاتفاق على النزول بالتعويض عن الحد المقرر للمسؤولية قانونا، بعد وقوع الضرر، حيث لا ينصرف البطلان إلا على الاتفاقات السابقة على وقوع الضرر، فيكون صحيحا كل اتفاق على الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية عن الحد الذي تقرره الاتفاقية متى كان هذا الشرط متفقا عليه بعد وقوع الضرر[4]، وهذه النتيجة منطقية، بالإضافة إلى أنه مستخلصة ضمنا من نص المادة 49 من اتفاقية مونتريال التي تنص على أنه: "تكون باطلة ولاغية كل

---

[1]- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص324.
[2]- علي حسن يونس، عقد النقل ، المرجع السابق، ص220.، عيسى غسان ريضي، المرجع السابق، ص174.
[3]- دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص320.
[4]- عبد الففضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص324.

أحكام في عقد النقل وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر، يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، سواء أكان ذلك بتعيين القانون الواجب التطبيق، أم بتعديل قواعد الاختصاص".

3- الاتفاق على إحالة النزاع خاص بنقل البضائع إلى التحكيم متى كان التحكيم سيجري في إحدى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في الاتفاقية والتي تختص أصلا بنظر الدعوى، ويطبق فيه المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية[1].

وفي الأخير يثار التساؤل حول مدى صحة الشروط التي بموجبها يعفى الناقل الجوي من المسؤولية عن التأخير والتي تتمثل في إدراج الناقل في عقود النقل لبنود تنص على أن الأوقات المبينة في جدول المواعيد هي تقريبية وغير مضمونة، ولا خلاف في أنه لا يجب إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن التأخير بحيث تكون مثل هذه الشروط باطلة استنادا لنص المادة 23 من اتفاقية وارسو والمادة 26 من اتفاقية مونتريال، أما الشروط التي تعفيه بأجل محدد فإن الفقه والقضاء قد استقرا على إلزام الناقل الجوي بتنفيذ النقل داخل الميعاد المعقول، وإذا خالف ذلك، انعقدت مسؤوليته عن التأخير على أساسها يلتزم بتعويض المتضررين.

[1]- إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص231، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص324.

الفصل الثاني:

آليات التعويض عن الأضرار الناجمة عن مسؤولية الناقل الجوي

نظمت التشريعات الدولية والداخلية – الخاصة بالناقل الجوي– السبل الكفيلة بحصول المتضررين من الركاب ومرسلي الأمتعة والبضائع على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي تلحق بهم ، من جراء حوادث الطيران أو التأخير في عملية النقل حيث حرصت على تنظيم وسيلتين تكفلان حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم وهما: التأمين الجوي من المسؤولية ودعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي.

ويقوم التأمين من مسؤولية الناقل الجوي بدور هام في هذا المجال ويتعاظم هذا الدور بتصاعد الحد الأقصى للتعويض، إذ يوفق التأمين من المسؤولية بين حرية وحركة نشاط الناقل الجوي وبين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على التعويضات المقررة، دون حاجة إلى إجراءات التقاضي. (المبحث الأول).

كما اهتمت النظم القانونية المختلفة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل الجوي نتيجة إخفاقه في تنفيذ الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه وينشأ عن هذا الإخفاق ضرر لمستعملي الطائرة، فمن الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء برفع أمامه دعوى لاقتضاء التعويض الذي يجبر ما لحقه من ضرر، فوضعت لها أحكاما حرصت من خلالها على إقامة توازن بين مصالح مستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين من جهة، وبين مصالح الناقلين الجويين من جهة أخرى. (المبحث الثاني).

المبحث الأول:

أحكام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي

يعد التأمين الجوي أداة للحد من الآثار المالية البالغة التي تترتب على تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران والتي تلحق بالمسافرين أو الأمتعة أو البضاعة وهم تحت إمرة الناقل الجوي. ويزيد الأمر سوءًا أن مزاولة نشاط النقل الجوي يتطلب استثمارات مالية ضخمة لاقتناء الطائرات والأجهزة المختلفة وأجور العمال، مما يجعل العبء الذي يتحمله الناقل الجوي جسيما قد يعجز عن الوفاء بالتعويضات الناجمة عن الأضرار التي تصيب مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين.

لكن ومع التطور التكنولوجي في صناعة الطائرات والذي أدى إلى قلة المخاطر التي تحدث في مجال الطيران المدني، كان الدافع لإقبال شركات التأمين على توسيع نشاطها ليشمل التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، ودفع بالتشريعات –الدولية والداخلية– إلى قرار إلزامية التأمين الجوي، وتعدد صوره، من شأنه أن يؤدي إلى استقرار وازدهار مرفق النقل الجوي، فهذا النظام كفيل بضمان حصول المتضررين على التعويضات المقررة دون الحاجة إلى اللجوء إلى القضاء.

وسنتطرق من خلال هذا المبحث إلى:

- تطور نظام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وأسسه القانونية (المطلب الأول).
- صور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي والآثار المترتبة عنه (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

تطور نظام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وأسسه القانونية

كانت النظرة إلى التأمين من مسؤولية الناقل الجوي في فجر الطيران محل مجادلات حادة بسبب مخاطر الطيران، حيث كانت شركات التأمين تتهرب من ضمان المخاطر الخاصة بالنقل الجوي لاسيما ضمان التبعية المالية المترتبة على المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب مستعملي الطائرة.

لكن وفي مرحلة لاحقة ونتيجة للتقدم التقني في مجال الطيران التجاري بدأت النظرة للتأمين الجوي بصفة عامة، والتأمين من مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة في التغيير، حيث أسهم هذا التقدم الفني في استبعاد شبح الكثير من مخاطر السفر عبر الجو، مما شجع شركات التأمين على دخول قطاع النقل الجوي، وامتداد نشاطها إلى التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، أفضى في النهاية إلى إقرار التشريعات الدولية والداخلية إلزاميته. (الفرع الأول)، وفق جملة من الأسس والمبادئ القانونية التي يقوم على أساسها، شأنه في ذلك شأن أغلب أنواع التأمين الأخرى. (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ومدى إلزاميته

يعد تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي فرعا من فروع التأمين، فهو أداة للحد من الآثار المالية البالغة التي تترتب على تعرض الطائرة لحادث من حوادث الطيران والتي تلحق بالمسافرين أو الأمتعة أو البضاعة وهم تحت إمرة الناقل الجوي[1]، فهو ثمرة استثمارات مالية ضخمة من أثمان الطائرات والأجهزة المختلفة، ولم يكن ليزدهر التأمين الجوي لولا التطور

[1] سامي عفيفي حاتم، تأمينات النقل الدولي، تنمية الرافدين، بغداد، 1986، ص75، هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص461.

التكنولوجي الذي عرف قطاع النقل الجوي، أدى إلى تناقص نسبي في كوارث الطيران[1]، ومدى انعكاسه على تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وأهميته (أولا)، ومدى اعتبار هذا التأمين من قبيل التأمينات الإلزامية (ثانيا).

- **أولا: تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وأهميته.**

يعتبر التأمين الجوي من أحدث التأمينات مقارنة بالتأمين البري والبحري باعتبار أنه كان ينظر إليه على أنه نوع من المجازفة والمغامرة، حيث كانت شركات التأمين تتهرب من ضمان المخاطر الخاصة بالنقل الجوي، لاسيما ضمان التبعة المالية المترتبة على مسؤولية الناقل الجوي تجاه الغير[2]، إلى أن أحرزت تكنولوجية صناعة الطيران تطورا كبيرا، نجم عنه تطور هذا الفرع الجديد من التأمين واتساع دائرته (أ)، فتبددت مخاوف شركات التأمين وبدا جليا دور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي وتأكدت أهميته (ب).

أ) تطور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

تمثل قواعد التأمين البحري الخلفية القانونية التي بنيت عليها قواعد التأمين الجوي[3]، حيث استحوذ الخطر البحري على اهتمام الفقهاء وشغلت متطلبات تأمين الرحلة البحرية بشكل عام وتزايد هذا الاهتمام – منذ مطلع القرن التاسع عشر– مع تزايد حركة الملاحة البحرية تبعا لتزايد معدل الاتصال بين الشعوب[4].

وظل الحال على ذلك إلى أن ظهرت مخاطر من نوع جديد ومثير شدت اهتمام شركات التأمين وهي مخاطر تأمين الرحلة الجوية والتي لم تبرز بشكل واضح إلا بعد نهاية الحرب

---

[1] أبو زيد رضوان، القانون الجوي– قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص378، طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص215.

[2] جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة السادسة، 2010، ص174.

[3] حسن يوسف محمود، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، دراسة قانونية مقارنة – رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 2009، ص17، عبد المنعم البدراوي عقد التأمين، النسر الذهبي للطباعة، القاهرة، 1999، ص30، مصطفى كمال طه ، القانون البحري، دار الجامعية، بيروت، 1993، ص377.

[4] علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 2005، ص13، عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الطبعة الأولى، الإصدار الرابع، 2009، ص244.

العالمية الثانية، خاصة مع التطور التكنولوجي الذي عرفه قطاع الطيران الذي ترك بصماته على طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الذي انعكس جليا على التأمين الجوي لاسيما التأمين من مسؤولية الناقل[1]، حيث اتسع سوق التأمين الجوي وتشبعت نظمه لتشمل حتى التأمين عن أضرار الانزعاج والضجيج واختراق الطائرة لحاجز الصوت[2].

ولم تحظ عقود التأمين الجوي التي ترتبط بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب أو الشاحنين بالاهتمام على صعيد التشريع الدولي، ذلك أن اتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929 لم تتعرض للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق المسافر أو مرسل البضاعة[3]، واكتفى بروتوكول لاهاي بالنص على توصية الدول المتعاقدة بدراسة النظم الكفيلة بضمان حصول ضحايا الطيران أو ورثتهم للتعويضات المقررة طبقا لأحكام اتفاقية وارسو، سواء عن طريق تأمين إجباري أو ضمان أحد البنوك أو وديعة نقدية[4]، وقد عبرت هذه التوصية على مدى قلق المؤتمرون على كيفية حصول ضحايا الكوارث الجوية على مبالغ التعويض المقررة لهم طبقا للحدود القصوى التي حددها بروتوكول لاهاي 1955[5]، وبقي الوضع على حاله إلى غاية صدور اتفاقية مونتريال 1999 التي ألزمت الناقل بتغطية مسؤوليته عن طريق التأمين، حيث يتعين على الدول الأطراف وفقا للمادة 50 منها: أن تطلب من ناقليها إجراء التأمين، وبقدر كاف، لتغطية مسؤوليتهم المقررة بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف في الاتفاقية والتي ينظم الناقل رحلاتها إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه أوفى بهذا الالتزام، كشهادة من شركة التأمين تثبت بأن التأمين قد تم فعلا.[6]

---

[1] LUREAU (D), la responsabilité du transporteur aérien, lois nationales et convention de Varsovie, op-cit, p433.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص210.

[3] MATOUK (H), les assurances aériennes, LGDJ Paris, 1971, p25.

[4] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص383.

[5] فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص215.

[6] FOLLIOT (M-G), la modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur, op-cit, pp 531et 532.

وبالتالي فإن التطور التكنولوجي في صناعة الطائرات وظهور فكرة الخطأ المفترض أو المخاطر وتحمل التبعة كأساس لمسؤولية الناقل الجوي و قلة المخاطر التي تحدث في مجال الطيران التجاري أدت إلى إقبال شركات التأمين على امتداد نشاطها إلى التأمين من مسؤولية الناقل الجوي[1]، برز من خلاله الدور الأساسي للتأمين حيث يقوم بدور التوفيق بين حرية وحركة نشاط الناقل الجوي، وبين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على التعويضات المقررة[2].

أما التأمين الجوي –في التشريعات الداخلية– فأصل نشأته كان تأمينا تلقائيا فرديا، يعقده الناقل لصالح المسافر مع إحدى شركات التأمين لمدة محدودة ولأجل تغطية رحلته، ويحق للمسافر –أو ورثته– الحصول على مبلغ التأمين في حده الأقصى مقابل تنازله عن دعواه قبل الناقل وتابعيه وكذا شركة التأمين[3].

أما التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والشاحنين –على أهميته– ظل بعيدا عن التنظيم إلى وقت قريب بدعوى عدم توافر مبررات فرضه على الناقل الجوي[4].

ب) أهمية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي

يقوم التأمين بدور هام في نظام المسؤولية في العصر الحالي، فهو من جانب، يضمن للناقل استمرارية المشروع الذي يقوم به وبجانبه مخاطر تحمل تبعات الحوادث الجوية وهي تبعات كبيرة قد لا تتحملها حتى كبريات شركات النقل الجوي في العالم أمام ضخامة التعويضات بالنسبة للضحايا والممتلكات[5]. كذلك يضمن التأمين حصول المضرور على

[1] DU PONTAVICE (E) , aspects dans l’assurance aérienne , RGA 1967, p7 ets.
[2] - CARTOU (L), Droit aérien, op-cit, p381 ets.
[3] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص19 وما يليها.
[4] أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، ونظم التأمين عليها، المقال السابق، ص20.
[5] جديدي معراج، المرجع السابق، ص174، وما يليها، دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص375.

التعويض المناسب دون أن يتعرض لمخاطر عدم توفر مبلغ التعويض لدى المتسبب في الضرر.[1]

كما ساعد على ازدهار التأمين الجوي –في الوقت الحاضر– تقرير مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، وتصاعد الحد الأقصى للتعويض منذ اتفاقية وارسو 1929 حتى اتفاقية مونتريال 1999، حيث يعمل التأمين من مسؤولية الناقل الجوي على التوفيق بين مصلحتين، مصلحة الناقل الجوي لتشجيعه على مواصلة العمل في هذا القطاع الحيوي، ولضمان حصول المضرورين على التعويضات المقررة.[2]

ولقد اعتبر جانب من الفقه أن اكتتاب تأمين يغطي مسؤولية الناقل الجوي من شأنه أن يحرر هذا الأخير من أية مسؤولية، على أساس أن التأمين مضيع للأثر الوقائي لمسؤولية الناقل الجوي، بما قد يدفعه إلى عدم الحيطة والحذر، حيث أن مسؤولية الناقل محدودة ومؤمن عليها تجعله مطمئنا ولو حكم عليه بالتعويض.[3]

لكن يعاب على هذا التفسير، أن ما يجعل الناقل الجوي وتابعيه يحجمون عن ارتكاب خطأ وإهمال ليس هو تقرير مسؤوليته المدنية اتجاه المتعاملين، وإنما قد يترتب على الخطأ أو الإهمال من فقد الطائرة أو طاقمها، أي اجتناب الأثر السلبي الذي قد يلحق بذمته المالية.[4]

وهكذا اتسع سوق التأمين الجوي وتشعبت نظمه لتشمل إلى جانب التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ومستثمر الطائرة، والتأمين على جسم الطائرة والتأمين ضد مسؤولية صانع الطائرة أو بائعها الناشئة عن تنفيذ عقود بناء أو بيع الطائرات، والتأمين من المسؤولية

---

[1] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع االسابق، ص219، فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص215.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص210.

[3] « …certains auteurs (KAFTal, ARNdt) suggèrent que l'assurance sécurité libère le transporteur de toute responsabilité… », cite par, RIESES et LACOUR, op-cit, p294.

[4] أبو زيد رضوان، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص384، فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 216.

الناشئة عن استغلال الطائرات وإدارتها، والتأمين ضد الأضرار التي قد تنشأ عن تنفيذ عقود النقل الجوي التي يتوسطون في إبرامها، وحتى التأمين ضد أضرار الإزعاج والضجيج واختراق الطائرة لحاجز الصوت[1].

- **ثانيا: مدى إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.**

لم تتطرق اتفاقية وارسو لعام 1929 لنظام التأمين لكنها مهدت السبيل لازدهار التأمين الجوي عندما نصت على نظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي، حيث تعاقبت عدة محاولات تهدف إلى وضع نظام خاص بالتأمين الجوي، أسفرت في نهاية المطاف إلى إقرار نظام التأمين الجوي بصفة عامة، والتأمين من مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة (أ)، وفق حجج ومبررات أبطلت الفكر المعارض لإلزامية هذا التأمين (ب).

أ) إلزامية التأمين من التردد إلى الإقدام:

كان السفر عبر الجو –في فجر الطيران– من قبيل المغامرة المحفوفة بالمخاطر، لكون التأمين الجوي كان موضوعا لمجادلات حادة، حيث كانت شركات التأمين تستبعد مخاطر الطيران بنص صريح في عقودها للتأمين على الحياة،[2] مما دعا المؤتمر الدولي السابع للقانون الجوي المنعقد في مدينة ليون بفرنسا في سبتمبر 1925 لإصدار توصية موجهة إلى شركات التأمين تتضمن عدم إعطاء الحق لطرفي عقد التأمين على الحوادث أو الحياة استبعاد المخاطر التي يتعرض لها المؤمن له أثناء الرحلة الجوية على الخطوط الجوية المنتظمة، إلا أن هذه التوصية ليست لها صفة الإلزام في شيء.[3]

وفي مؤتمر ريو ديجانيرو "Rio-de-Janeiro" الذي انعقد في سبتمبر عام 1953، تقدمت دولة البرازيل باقتراح من أجل تعديل اتفاقية وارسو 1929 يتضمن إحداث فصلا خاصا بالتأمين،

[1] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص462، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص210.
[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص377.
[3] MATOUK (H), op-cit,; p24.

بموجبه يتوجب على الناقل الجوي إبرام عقد تأمين لصالح مستعملي الطائرة، ويكون من حق خلفهم استعمال الدعوى المباشرة ضد شركة التأمين للحصول على التعويضات المقررة لكن هذا الاقتراح قوبل بالرفض من قبل غالبية الوفود المشاركة في المؤتمر.

كما طرحت هذه المسألة أمام مؤتمر لاهاي 1955، إلا أن المؤتمر اكتفى بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظم لضمان الوفاء بالتعويضات الناجمة عن الأضرار التي تصيب المتعاملين سواء من خلال التأمين الإجباري أو ضمان البنوك[1].

وفي المؤتمر الدولي للقانون المقارن الذي انعقد في مدينة هامبورغ الألمانية في شهر أوت 1962، تأكدت إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، وكان ذلك نتاج نقاش كبير دار في اجتماعات اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني "ICAO"[2] وهو ما تم تجسيده في اتفاقية مونتريال 1999، من خلال نص المادة 50 منها، والتي تنص: "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية".

وبالتالي تكون اتفاقية مونتريال 1999 قد استحدثت حكما جديدا يقضي بإلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، من خلاله تفرض الدول الأطراف في الاتفاقية على الناقلين الجويين اكتتاب تأمين يغطي مسؤوليتهم إزاء المتعاملين من ركاب أو شاحنين، مع تقدير

[1] CARTOU (L), droit Aérien , op-cit, p320, MATOUK (H), op-cit, p26.
[2] DU PONTAVICE (E) , assurances aériennes rép-com, Dalloz- Paris- 1972,n°13.

ملاءمة التأمين وكفايته لضمان حصول المتضررين على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي أصابتهم[1].

إلا أن هذا التأمين الذي أقرته اتفاقية مونتريال 1999 لم ينظم التأمين من المسؤولية تنظيما مفصلا تاركة مسألة تنظيمه إلى القوانين الوطنية التي تتولى تحديد نظام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الذي تبرمه شركات الطيران لضمان تغطية المتطلبات الناشئة عن مسؤوليتهم اتجاه المتعاملين من شاحنين أو ركاب أو ورثتهم كفيل بضمان حصول المتضررين على التعويضات المقررة دون الحاجة إلى اللجوء إلى القضاء،[2] عكس اتفاقية روما لعام 1952 الخاصة بالأضرار التي تتسبب فيها الطائرة على سطح الأرض[3] التي وضعت نظاما شاملا للتأمين من المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض،[4] وكان من الأجدر على المشرع الدولي –في اتفاقية مونتريال 1999– أن يضع نظاما مفصلا للتأمين عن المسؤولية أسوة باتفاقية روما 1952، من أجل تحقيق الهدف الأسمى للاتفاقية وهو توحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي على المستوى الدولي بما فيها أحكام التأمين الجوي.

أما في التشريع الجزائري، فقد أولى المشرع الجزائري أهمية للتأمين الجوي، حيث فرض إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي سواء في:

1) القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية من خلال نص المدة 96 منه.[5]

---

[1] - FOLLIOT (M-G), la modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur, op-cit, pp 431et 432.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 211، أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 422.

[3] انضمت الجزائر إلى اتفاقية روما 1952 بموجب المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 2 مارس سنة 1952 والمتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية روما المؤرخة في 7 أكتوبر سنة 1952 والمتعلقة بالأضرار الملحقة بالغير على اليابسة من طرف مراكب جوية أجنبية –الجريدة الرسمية- العدد رقم 30 لسنة 1964.

[4] تضمنت اتفاقية روما 1952 فصلا كاملا هو الفصل الثالث منها لتحديد الضمانات المخصصة لتغطية مسؤولية المستغل الجوي تحت عنوان "التأمينات المخصصة لضمان مسؤولية المستغل" في المواد 15 إلى 18 منها.

[5] تنص المادة 96 من القانون رقم 64-166 على أنه: "علاوة على لزوم التأمين فيما يتعلق بالمسؤولية المترتبة عن الخسائر اللاحقة بالغير على الأرض، يجب أيضا على مؤسسات المصالح الجوية للناقل العمومي أن تؤمن نفسها فيما يخص المسؤولية المترتبة عن الخسائر اللاحقة بالأشخاص المنقولين".

2) القانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني من خلال نص المادة 171 منه.[1]

3) الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات من خلال نص المادة 169 منه.[2]

حيث كرست هذه التشريعات إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تحت طائلة العقوبة من خلال نص المادتين 199 و200 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات.

ب) مبررات إقرار إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

استند الفقه في تبرير إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي على الحجج الآتية:

1/ يحقق التأمين الإجباري من مسؤولية الناقل الجوي مصلحة عامة وفردية، حيث أن إجبارية هذا التأمين يحقق مصلحة عامة على الصعيدين الدولي والداخلي من خلال التزام كل شركات الطيران بإبرام عقود تأمين عن مسؤولية الناقل الجوي ينجم عنه تزايد فعالية أثر قانون الكثرة الذي من شأنه التقليل من الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبيرة من الناقلين الجويين،[3] كما تحقق إلزامية التأمين مصلحة فردية من خلالها يمكن للمتضررين التوجه مباشرة إلى شركة التأمين من أجل الحصول على التعويضات المقررة دون اللجوء إلى القضاء وعدم إرهاقهم بمصاريف التقاضي، وتضيع الوقت أمام أروقة المحاكم، مما يجعل مبلغ التعويض مجرد رمز.[4]

2/ إن التقدم الذي أحرزه الإنسان في تكنولوجيا الطيران ترك بصماته على طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي، وانعكاسه بصورة واضحة على التأمين الجوي ونظمه، لاسيما التأمين

---

[1] تنص المادة 171 من القانون رقم 98-06 على أنه: "يجب على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يحلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأمينا يغطي مسؤوليته".

[2] تنص المادة 196 من الأمر رقم 95-07 على أنه: "يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة وتجاه الغير.

يجب ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحددة في التشريع المعمول به في هذا المجال".

[3] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 219.

[4] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 831.

من مسؤولية الناقل الجوي[1] خاصة مع تضاءل –إلى حد بعيد– مخاطر الاستغلال الجوي، وانخفضت –إلى درجة كبيرة– نسبة الحوادث الجوية، وغدا السفر بالطائرة أكثر أمنا وراحة، أسهم في تطور نظام التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، الذي أصبح يتوازى مع ما جاءت به اتفاقية روما 1952، بخصوص الأضرار التي تحدثها الطائرة على سطح الأرض.[2]

3/ يتميز الناقل الجوي عن غيره من وسائل النقل الأخرى، لكن مرّد ذلك لا يعود إلى إجبارية التأمين، وإنما يعود إلى الوسيلة المستعملة في النقل الجوي المتمثلة في الطائرة، وكذلك المكان الذي تعمل فيه وهو الجو،[3] وبالتالي تحتاج هذه الوسيلة وهذه البيئة إلى بعض الأحكام تميزها عن وسائل النقل الأخرى التي تباشر نشاطها على الأرض أو في البحر.[4]

4/ أما عن تأثير إجبارية التأمين على زيادة أسعار تذاكر السفر، فإن ارتفاع الأسعار ظاهرة عالمية ولم تقتصر على مجال النقل الجوي والتأمين عليه، بل تشمل أيضا وسائل النقل الأخرى البرية والبحرية،[5] كما أن زيادة أسعار تذاكر السفر لا ترجع فقط إلى زيادة أقساط التأمين بل هناك عوامل أخرى كزيادة مبالغ التعويض الناجمة عن الكوارث الجوية وأيضا زيادة نوعية المخاطر في الطيران التجاري الناجمة عن ظهور الطائرات العملاقة التي تفوق سرعتها سرعة الصوت.[6]

إن هذه المبررات كفيلة بإقرار التشريعات الدولية والداخلية إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، لأنه يضمن تغطية التبعية للناقل من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الحادث الجوي والتي تلحق أضرار بالمتعاملين من ركاب أو شاحنين،[7] إذ من خلال فرض

---

[1] أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، المقال السابق، ص 21.

[2] Le GOFF (M), Manuel de droit aérien, Droit Privé, op.cit, pp 330 et 331.

[3] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 220.

[4] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 379.

[5] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur aérien, Lois nationales et convention de Varsovie, op.cit, pp 286 et 287.

[6] فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 232.

[7] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دون ذكر دار النشر، 1985، ص 220.

هذا التأمين على كل الناقلين الجويين تزداد فعالية أثر "مبدأ الكثرة" الذي يعتبر قوام نظام التأمين، والذي من شأنه التهوين من الخسارة عن طريق توزيعها على أعداد كبيرة، وسيكون ذلك علاجا لمشاكل سوق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.[1]

الفرع الثاني:

الأسس القانونية للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

نتيجة للتطور التكنولوجي في صناعة الطائرات وظهور فكرة الخطأ المفترض أو المخاطر وتحمل التبعة كأساس لمسؤولية الناقل الجوي و قلة المخاطر التي تحدث في مجال الطيران التجاري، دفعت بشركات التأمين على امتداد نشاطها إلى التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، الذي يجد أساسه في جملة من المبادئ شأنه في ذلك شأن أغلب أنواع التأمين الأخرى (أولا)، ولأجله يسعى المؤمن له لإبرام التأمين –إبرازا لركن الخطر كونه سبب العقد وأساس وجوده- إذ لولا وجود الخطر لما كان للتأمين محل أو معنى (ثانيا).

- **أولا: مبادئ التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.**

يقوم التأمين من مسؤولية الناقل الجوي –شأن أغلب أنواع التأمين الأخرى- على جملة من المبادئ تتمثل فيما يلي:

أ) مبدأ التعويض:

بموجبه تلتزم شركة التأمين بأن تدفع ما لا يزيد على الخسارة الفعلية التي يتكبدها المؤمن له حتى تعيده إلى حالته السابقة مقابل التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين.[2]

[1] فايز نعيم رضوان، محاضرات في قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 216 و217.
[2] سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية، كليك للنشر، الجزائر، الطبعة الأولى، 2008، ص 50.

يحدد التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي – كأحد صور التأمين من الأضرار– مقدار التزام شركة التأمين من خلال عدة عوامل على رأسها الضرر الذي لحق كل من راكب أو شاحن جراء تحقق الخطر، فإذا زاد هذا الضرر عن مبلغ التأمين فإن التزام شركة التأمين المؤمن يقف عند حدود هذا المبلغ وإذا لم يبلغ الضرر مبلغ التأمين لم يكن للمؤمن له سوى مبلغ الضرر فقط.[1]

أما في حالة الهلاك الجزئي يقدر الضرر بتكاليف إصلاح ما تلف من الشيء أو بقيمة ما هلك من أجزائه أو يستنزل من قيمته الكلية قيمة ما تبقى منه بعد الهلاك أو بعبارة أخرى قيمة إعادته إلى حالته قبل وقوع الخطر المؤمن منه.[2]

يقع عبء إثبات الضرر على عاتق المؤمن له سواء في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي، فعليه إثبات أن ما وقع هو الخطر المؤمن منه بالذات،[3] ويتم ذلك بكافة طرق الإثبات، باعتبار أن محل الإثبات هو واقعة مادية، وكذلك الحال بالنسبة لإثبات نفقات الإصلاح ويتم ذلك غالبا عن طريق اللجوء إلى أهل الخبرة.[4]

كما يترتب على الصفة التعويضية لتأمين المسؤولية أن تتقيد حقوق المؤمن له بقواعد استحقاق التعويض وأهمها عدم جواز أن يزيد المبلغ المدفوع عن الضرر الذي لحق المؤمن لهم من ركاب أو شاحنين، حيث يتم إعادة المؤمن له إلى نفس المركز المالي الذي كان عليه قبل وقوع الضرر، وإذا تحقق الخطر المؤمن منه جزئيا فلا يتقاضى المؤمن له (الراكب أو الشاحن) سوى نسبة من مبلغ التأمين (أي التعويض) تعادل نسبة ما تحقق من الخطر إلى الخطر كله حيث يكون مبلغ التأمين أقل من قيمة الشيء المؤمن عليه.[5]

---

[1] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 112 و113.

[2] عبد الرزاق، أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج7، م2، عقود الغرر وعقود التأمين، دار إحياء التراث العربي، بيروت، 1973 المرجع السابق، ص 1500.

[3] غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين وفق آخر التعديلات التشريعية، دار وائل للنشر – عمان، الطبعة الأولى، 2011، ص 361.

[4] والأصل أن مبلغ التعويض الذي يحصل عليه المتضرر يعد قرينة على أنه يعادل قيمة الأشياء المؤمن عليها، وبالتالي يعتبر هذا المبلغ قرينة على قيمة الضرر اللاحق بالمؤمن له، إلا أنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، لأن العبرة تكون بالقيمة وقت الهلاك، وأن هذه القيمة قد تزيد أو تنقص عن القيمة المقدرة وقت التعاقد.

[5] بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2010، ص 130.

ويشترط للأخذ بالقاعدة النسبية ما يلي:

1) أن يكون مبلغ التأمين أقل من قيمة الشيء.

2) أن يتحقق الخطر تحققا جزئيا.

3) أن تكون القيمة المؤمن عليها مقدرة أو قابلة للتقدير.[1]

إلا أن الشرط الأخير يخرج تأمين مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للركاب من نطاق قاعدة النسبية لا لكونه تأمينا على الأشخاص وإنما لكونه تأمينا من مسؤولية الناقل يخلو من القيمة المقدرة أو القابلة للتقدير.[2]

فتأمين مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب المسافرين لا ينطوي إلا على مبلغ محدد يمثل الحد الأقصى لمسؤولية المؤمن عما يتم دفعه لحالات الوفاة أو الإصابة الجسدية على حسب كل حالة، ومن ثم فلا محل لإعمال قاعدة النسبية بشأنه.[3]

ب) مبدأ المصلحة في التأمين الجوي:

مفاده وجوب أن يكون للمؤمن له مصلحة في إجراء التأمين سواء كانت مصلحة مادية أو أدبية في توقي الخطر المؤمن منه، ومن ثمة يجب أن يكون للمؤمن له علاقة بالخطر المؤمن منه سواء تعلق هذا الخطر بالشخص أو المال أو المسؤولية.[4]

وينعقد التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي لأجل تغطية المطلبات المتعلقة بالأضرار التي تصيب الركاب أو الشاحنين، ومن ثم فإن عدة أشخاص أو جهات يكون لها مصلحة مؤكدة في التأمين من مسؤوليتها المدنية.[5]

---

[1] عبد المنعم البدراوي، المرجع السابق، ص 96.

[2] حسن يوسف محمد، رسالة، المرجع السابق، ص 114.

[3] نفس المرجع، ص 115.

[4] جمال الدين مكناس، التأمين –عقد التأمين- منشورات جامعة دمشق، 2007-2008، ص 119.

[5] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 232 وما يليها.

وإذا كان اشتراط توافر عنصر المصلحة كأحد مبادئ التأمين من مسؤولية الناقل الجوي – شأن أنواع التأمين الأخرى– ولزوم أن تتوفر هذه المصلحة وتستمر ليس فقط وقت إنشاء العقد، بل وأثناء تنفيذه أيضا، وتظل قائمة إلى وقت تحقق الحادث فإن محل عقد التأمين هو ضمان مصلحة إزاء الخطر، مقابل قسط يدفعه المؤمن، فإذا زال محل العقد زال العقد.[1]

وإذا كانت مصلحة المؤمن له هي التي تحدد التعويض الذي يحصل عليه لدى تحقق الخطر المؤمن منه، إلا أن هذه المصلحة –وبالتالي هذا التعويض– كثيرا ما يتم تنظيمه في مجال المسؤولية المدنية للناقل الجوي بموجب التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية التي تحدد التعويض الواجب دفعه، ذلك أن كل من اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها، واتفاقية مونتريال 1999، قد درجت على وضع حدود المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين،[2] ومن ثم حددت – بشكل غير مباشر– نطاق المصلحة التي يسعى الناقل إلى تأمين مخاطرها، أي أن مبالغ التأمين المنصوص عليها بوثائق التأمين الجوي تتأثر بشكل مباشر بالحدود القصوى للتعويض التي تضعها التشريعات الدولية والوطنية لمسؤولية الناقل الجوي.[3]

ج) مبدأ حسن النية:

يلازم هذا المبدأ كافة العقود ومنها عقد التأمين، إلا أنه يتميز لدى تطبيقه على عقد التأمين بقدر كبير من الدقة والصرامة، من خلاله يلتزم المؤمن له بالإدلاء بالمعلومات الصحيحة والكافية لكي يكون للمؤمن فكرة واضحة عن الخطر المؤمن منه.[4]

[1] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 75.
[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 511، فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 183.
[3] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 232 وما يليها.
[4] عبد المنعم البدراوي، المرجع السابق، ص 119 وما يليها، محمد شرعان، الخطر في عقد التأمين، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون سنة النشر، ص 43 وما يليها.

وتكمن أهمية مبدأ حسن النية في إدلاء المؤمن له بالمعلومات عن الخطر المؤمن منه، ويرجع ذلك إلى أن هذه المعلومات يتوقف على وضوحها وسلامتها قدرة شركة التأمين على تحديد طبيعة الخطر ومداه وكيفية تحديد القسط المطلوب من المؤمن له لتغطية هذا الخطر.[1]

كما يعتبر المؤمن له حسن النية إذا كان إخلاله بالالتزام بإدلاء بالبيانات غير عمدي، أي لم يكن يقصد تضليل المؤمن لحمله على إبرام التأمين أو تخفيض سعر القسط، وإنما كان ذلك بحسن نية أي جهلا منه بمدى أهمية البيان وتأثيره على تقدير الخطر المؤمن منه، وإذا لم يستطع المؤمن إثبات سوء نية المؤمن له، فإنه يعتبر وفقا للأصل العام حسن النية.[2]

وقد جرى العمل في سوق التأمين الجوي على النص صراحة في وثيقة التأمين على التزام المؤمن له بالإدلاء بالمعلومات واستمرارية هذا الالتزام بصيغ معروفة كأن يتم النص على أن المؤمن له يقر صراحة بأنه يلتزم بأن يقوم على وجه السرعة بإخطار المؤمن بأي تغيير يحدث في الظروف أو المخاطر التي أنشئ على أساسها العقد.[3]

وإذا ثبت سوء نية المؤمن له (الراكب أو الشاحن)، فيكون لشركة التأمين طلب بطلان عقد التأمين، ويترتب على هذا البطلان زوال التزام المؤمن بتغطية الخطر المؤمن منه أو بدفع مبلغ التأمين، كما يكون له استرداد هذا المبلغ إذا كان قد سبق له دفعه قبل اكتشاف كذب المؤمن له، ومن ناحية أخرى يحتفظ المؤمن بالأقساط التي دفعها المؤمن له، وله أيضا المطالبة بالأقساط المستحقة إذا لم يكن المؤمن له قد دفعها.[4]

د) مبدأ الحلول:

يحق لشركة التأمين الحلول محل المؤمن له في مباشرة حقوقه قبل الغير المتسبب في الضرر الناشئ عن تحقق الضرر المؤمن منه على أن يكون الحلول في حدود ما تم دفعه

---

[1] سعيد مقدم، التأمين والمسؤولية المدنية،المرجع السابق، ص 98 وما يليها.

[2] محمد حسين منصور، مبادئ عقد التأمين، الدار الجامعية، بيروت، (دون ذكر سنة النشر)، ص 125 و126.

[3] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 77 وما يليها.

[4] محمد حسين منصور، أحكام التأمين، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، دون ذكر سنة النشر، ص 151 و152.

للمؤمن له، حيث تقوم شركة التأمين بتعويض المؤمن له عن الأضرار التي لحقته جراء وقوع الخطر المؤمن منه، وتحل محله في الرجوع على الغير المتسبب في الضرر.[1]

ويرتكز مبدأ الحلول أساسا على مبدأ التعويض كأحد خصائص التأمين التجاري بصفة عامة وتأمين الأضرار الناجمة عن مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة، فهو نتيجة مترتبة على وفاء المؤمن بالتزامه بدفع مبلغ التعويض، إذ غالبا ما تنص الوثيقة على حلوله محل المؤمن له في الرجوع على الغير المتسبب في الضرر، حيث يحق لشركة التأمين مقاضاة هذا الطرف على حسابها وباسم المؤمن له ما لم تكن الشركة قد أخلت بهذه الحقوق طبقا لبنود وثيقة التأمين.[2]

وإذا كان التأمين الجوي –في أغلب صوره– يجد أساسه في مبدأ التعويض، فإن هذا المبدأ يساهم في تحديد الشروط والضوابط التي يطبق بناء عليها مبدأ حلول شركة التأمين محل المؤمن له في دعواه قبل الغير المتسبب في الضرر.[3]

ويترتب مبدأ الحلول في التأمين الجوي – شأنه شأن أنواع التأمين الأخرى– جملة من الآثار تتمثل فيما يلي:

1) حلول شركة التأمين محل المؤمن له يتم في حدود ما دفعه فعلا ولا عبرة بالمبلغ المحدد في وثيقة التأمين إذا لم يكن المؤمن قد دفعه فعلا لسبب أو لآخر، كما أن التشريعات الدولية والوطنية الخاصة بالنقل الجوي قد حددت الحدود القصوى للتعويض الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب كل من الركاب والشاحنين.[4]

---

[1] جمال الدين مكناس، المرجع السابق، ص 207، غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 370 وما يليها.

[2] وما أقرته الفقرة الأولى للمادة 38 من قانون التأمينات على أنه: "يحل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسؤولين، في حدود التعويض المدفوع له، ويجب أن يستفيد أولويا المؤمن له من أية دعوى رجوع حتى استفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة".

[3] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 127 وما يليها.

[4] هذا ما أقره القضاء –في العديد من أحكامه- حيث قضى مجلس قضاء الجزائر في قراره الصادر بتاريخ 2011/02/27 بأن: "...إلا أنه يتضح من الإطلاع على عقد الحلول المستبعد، نجد تضمنه اعتراف الشركة المؤمن لها OPTO PHARM" استيفائها من الشركة الجزائرية للتأمينات مبلغ التعويض المقدر بـ 185.359.86 دج قيمة الخسائر اللاحقة بالبضاعة...". قرار مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية- الصادر بتاريخ 2011/02/27، قضية رقم: 2010/6575، الشركة الجزائرية لتأمينات النقل –كات- وكالة عميروش، ضد شركة الخطوط الجوية الجزائرية (غير منشور).

2) يحل المؤمن محل المؤمن له في ذات حقه تجاه الغير المسؤول وبنفس دعواه سواء[1] من حيث خصائصه وتوابعه، وتأميناته ودفوعه.

3) يستطيع الغير المسؤول أن يتمسك في مواجهة المؤمن بكل الدفوع التي كان يملك الاحتجاج بها قبل المؤمن له المضرور كأن يدفع بانقضاء حق المؤمن له قبله بالوفاء أو بالمقاصة أو بالإبراء، أو الدفع باقتسام المسؤولية لاشتراك المضرور بخطئه في إحداث الضرر.[2]

4) للمؤمن أن يحل محل المؤمن له في الدعاوى التي للأخير قبل الغير المسؤول الذي يتحمل العبء النهائي للتعويض، حيث يجوز للمؤمن رفع دعوى الحلول أمام نفس المحكمة التي كان للمؤمن له أن يرفع دعواه أمام الغير المسؤول.[3]

- **ثانيا: الخطر كركن في التأمين الجوي.**

يقوم التأمين بدور هام في نظام المسؤولية في النقل الجوي، فهو يستهدف في الواقع تقديم الضمان والأمان لمستخدمي الطائرة من ركاب أو شاحنين ضد المخاطر التي لا يمكن توقعها ولا معرفة درجة خطورتها، والأضرار المترتبة على ذلك، ويمكن للمتضرر من الحصول على التعويض المناسب دون أن يتعرض لمخاطر عدم توفر مبلغ التعويض لدى المتسبب في الضرر.

وسنتطرق لركن الخطر باعتباره ركن في التأمين الجوي – شأنه شأن أنواع التأمين الأخرى– في ثلاثة نقاط أساسية، حيث نتطرق لمفهوم الخطر في تأمين مسؤولية الناقل الجوي (أ)، ثم نشير إلى التزام المؤمن له بإخطار المؤمن بتحقق الخطر المؤمن منه وجزاء الإخلال به (ب)، على أن نتطرق أخيرا للتأمين الجوي كوسيلة لتداول المخاطر(ج).

---

1 جمال الدين مكناس، المرجع السابق، ص 208 و209.
2 محمد حسين منصور، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 208، كيحل كمال، الاتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ودور التأمين، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2006-2007، ص297 وما يليها.
3 حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 133.

أ) مفهوم الخطر في تأمين مسؤولية الناقل الجوي:

يقصد بالخطر في التأمين –وفقا للقواعد العامة– الخشية من واقعة تؤدي إلى المديونية بسبب قيام المسؤولية المدنية تجاه الغير، فتوجب قيام المؤمن بتنفيذ التزامه بترميم ما لحق الذمة المالية للمؤمن له من اختلال في عناصرها.[1] وبالرجوع إلى شروط وثيقة التأمين من المسؤولية، نجد أنها قد حددت هذه الواقعة بالتصرف المنطوي على الإهمال أو الخطأ أو التقصير في القيام بما يجب القيام به، وتندرج جميع هذه التصرفات تحت ما يعرف بالفعل الضار، والتي قد ترتكب أو ادعى بأنها ارتكبت من قبل المؤمن له أثناء أو بسبب ممارسته لنشاطه.[2]

وإذا كان الخطر بمفهومه السابق يمثل السبب الذي لأجله يسعى المؤمن له لإبرام عقد التأمين، فإن الخطر في التأمين من مسؤولية الناقل الجوي –سواء من الركاب أو الشاحنين– يتمثل في الأضرار التي تلحق الناقل من رجوع الركاب (أو ورثتهم) أو الشاحنين عليه قضائيا،[3] بالتعويض عن الأضرار التي أصابتهم جراء نشاط الناقل، وغالبا ما تتضمن وثيقة التأمين الجوي التي تم إبرامها في هذا الإطار تغطية المتطلبات الناشئة عن وقوع ثمة أضرار للراكب أو الشاحن خلال فترة النقل الجوي، أو ناجمة عن التأخير في عملية النقل عن الميعاد المتفق عليه.[4]

وبالتالي يتأثر مفهوم ومدى الخطر المحيط بالناقل الجوي جراء مسؤوليته المدنية قبل الركاب والشاحنين بالاتفاقيات الدولية (وارسو 1929 أو مونتريال 1999) الخاصة بوضع الحدود القصوى للتعويض عن الأضرار التي تصيب الركاب في حالة الوفاة أو الإصابة

---

[1] جمال الدين مكناس، المرجع السابق، ص46 و 47، محمد حسين منصور، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص169.
[2] محمد شرعان، المرجع السابق، ص 104، موسى جميل النعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الطبعة الأولى – الإصدار الأول – 2006، ص 107.
[3] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 140.
[4] MATOUK (H), op.cit, p 77, MARCQU (J.P), Risques et Assurances transports, Dalloz, 2003, pp 35 et 36.

الجسدية أو الخسائر الناجمة عن هلاك البضاعة أو الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تلفها أو تأخيرها.[1]

كما يستلزم ركن الخطر توافر ثلاثة (03) شروط من دونها لا يكون للحادث معنى الخطر في التأمين، وتتمثل فيما يلي:

- الشرط الأول: أن يكون الخطر حادثا احتماليا، فالخطر حادث غير مؤكد ومحتمل الوقوع في المستقبل، لأن التأمين يستند إلى وقائع محددة تتصف بالاحتمال وعدم التأكد من وقوعها، وبالتالي تحقق الخطر، مما يعني أن هذا الخطر هو حادث وقوعه غير محتم، فقد يقع وقد لا يقع، هذا شأن أغلب أنواع التأمين بما فيه التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب والشاحنين.[2]
- الشرط الثاني: وجوب أن يكون الخطر قابلا للتأمين، لكي يكون الخطر قابلا للتأمين يجب أن يكون مشروعا، بمعنى لا يكون مخالفا للنظام العام والقوانين التي تحظر ممارسة عمل معين والآداب العامة، فلا يجوز أن ينصب التأمين على مخاطر يكون موضوعها التهريب لكونها محظورة بنص القانون أو لتصادمها بالنظام العام.[3]
- الشرط الثالث: ألا يتوقف تحقق الخطر على محض إرادة أحد طرفي العقد: باعتبار أن تعلق تحقق الخطر على محض إرادة أحد الطرفين ينفي عنه وصف الاحتمال، بل ينبغي أن يتحقق الحادث بفعل عنصر أجنبي، لذلك لا يجوز التعويض عن الأخطار التي يتسبب فيها المؤمن له بخطئه العمدي أو بطريق الغش أو التدليس.[4]

[1] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، 140 و141، رياض بطشون، التأمين وإدارة الخطر، دون ذكر دار وسنة النشر، ص 129، يوسف حجيم الطائي، سنان كاظم الموسوي، حسين جميل البديري، هشام فوزي العبادي، إدارة التأمين والمخاطر، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2011، ص 199.
[2] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 143 وما يليها، عبد المنعم البدراوي، المرجع السابق ص65.
[3] علي بن غانم، المرجع السابق، ص 221 وما يليها، جديدي معراج، المرجع السابق، ص 46.جمال الدين مكناس، المرجع السابق، ص 53 و54.
[4]- جمال الدين مكناش، المرجع السابق، ص 53،54.

كما لا يجوز للناقل الجوي أن يؤمن على خطئه العمدي ويقوم هذا المنع على أساس أنه عندما يؤمن الناقل الجوي عن مسؤوليته عن خطئه العمدي، أي من مسؤولية تعمده الإضرار بالمتعاملين، فإذا أضر بهم متعمدا دفعت شركة التأمين التعويض عنه، فيكون هذا التأمين حتما مخالفا للنظام العام والآداب العامة، لأن من شأنه أن يشجع الناقل الجوي على الإضرار بمستخدمي الطائرة مادامت العاقبة مأمونة،[1] لكن بالمقابل يجوز التأمين عن الخطأ العمدي الذي يرتكبه تابعي الناقل الجوي.[2]

ب) التزام الناقل الجوي بإخطار شركة التأمين بتحقق الخطر المؤمن منه وجزاء الإخلال به:

يلتزم الناقل الجوي بصفته المؤمن له من المسؤولية أن يخطر شركة التأمين فورا عند حدوث أي واقعة يترتب عليها قيام مسؤوليته المدنية اتجاه متعاملي النقل الجوي من ركاب أو شاحنين سواء:

1) وقت إبرام العقد: ينبغي على الناقل الجوي أن يعلم شركة التأمين على كل الظروف المتعلقة بالخطر حتى تتمكن شركة التأمين من التقدير الصحيح للأخطار التي ستأخذها على عاتقها،[3] وأصبح ذلك أمر مسلم به في مجال التأمين الجوي بما فيه التأمين من مسؤولية الناقل الجوي، باعتبار أن الناقل الجوي على دراية بالظروف المحيطة بالخطر الذي يريد التأمين منه.[4] وقد جرى العمل في هذا الشأن أن تلجأ شركات التأمين إلى الحصول على هذه البيانات والمعلومات من خلال نماذج لاستمارات مطبوعة تتضمن أسئلة محددة يجيب عليها الناقل الجوي، بكل وضوح وأمانة.[5]

2) أثناء سريان عقد التأمين: يقع على عاتق الناقل الجوي الالتزام بإخطار شركة التأمين على كل الظروف التي تغير من الخطر بعد إبرام العقد والتي يكون لها تأثير على

---

[1] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 148.

[2] نفس المرجع، ص 149.

[3] محمد حسين منصور، أحكام التأمين، المرجع السابق، ص 169 و170، محمد حسن قاسم، المرجع السابق، ص 216 وما يليها.

[4] VEAUX – Fournerie (P), Veaux (D), Assurance Transport, JCC 1989, Fasc 891, N° 07 ets.

[5] PICARD (M) et BESSON (A) : Les assurances terrestres, T1, Le contrat d'assurance, L.G.D.J , Paris 1982, p 208.

هذا الخطر بزيادة درجة احتمال وقوعه ودرجة شدة جسامته،[1] وهذا ما يؤدي في كثير من الحالات إلى تفاقم الخطر، مثال على ذلك نقل البضائع الخطيرة عن طريق الجو يتطلب تصريحا دقيقا من الناقل الجوي لشركة التأمين بواسطة رسالة مضمونة الوصول يخطره فيها على الظروف المستجدة وما يترتب عنها في حالة وقوع الحادث.[2]

وفي حالة وقوع الخطر يتوجب على الناقل الجوي إبلاغ شركة التأمين بالظروف التي أحاطت بحدوثه والنتائج المترتبة على ذلك كله، كما أنه ملتزم بتقديم الوثائق والمستندات الضرورية لإثبات تحقق الخطر وجميع المعلومات المتعلقة بجسامته خلال مدة زمنية محددة استنادا لنص المادة 15 فقرة 5 من قانون التأمينات الجزائري.[3]

وإذا امتنع أو تراخى الناقل الجوي عن إخطار شركة التأمين بوقوع الخطر، خلال الموعد المحدد أو المعقول، أو أدلى بتصريحات مخالفة للحقيقة، فإنه يعد مخلا بأحد التزاماته الناشئة عن العقد، وبالتالي تتعقد مسؤوليته،[4] مما يرتب الجزاءات الآتية:

1) الجزاء المترتب عن عدم التصريح عند إبرام العقد:

يميز المشرع الجزائري استنادا لنص المادتين 19 و21 من قانون التأمينات بين حالتين:

***الحالة الأولى:** عدم التصريح بالبيانات المطلوبة أو بتصريح مخالف للحقيقة بحسن نية: إن الجزاء المترتب في هذه الحالة، أنه بإمكان شركة التأمين – إذا اكتشفت الحقيقة قبل وقوع الحادث– أن يطلب زيادة قسط التأمين بما يتناسب مع الخطر الحقيقي، وفي حالة

---

[1] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 160 و161، عبد المنعم البدراوي، المرجع السابق، ص 173، سعيد السيد قنديل، المسؤولية المدنية لشركات التأمين في ضوء عقدي التأمين والوكالة، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2005، ص 84 وما يليها.

[2] تنص الفقرة الثالثة للمادة 15 من قانون التأمينات على أنه: "يلزم المؤمن له: 3- بالتصريح الدقيق بتغير الخطر أو تفاقمه إذا كان خارجا عن إرادة المؤمن له، خلال سبعة (7) أيام ابتداء من تاريخ إطلاعه عليه إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة:

- بالتصريح المسبق للمؤمن بتغير الخطر أو تفاقمه بفعل المؤمن له.
- في كلتا الحالتين يقدم التصريح للمؤمن بواسطة رسالة مضمونة مع الإشعار بالاستلام".

[3] تنص الفقرة الخامسة للمادة 15 من قانون التأمينات على أنه: "يلزم المؤمن له: 5- بتبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطلاعه عليه وفي أجل لا يتعدى سبعة (7) أيام، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، وعليه أن يزوده بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث وبمداه كما يزوده بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه المؤمن..."

[4] غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 310.

رفض الناقل الجوي، جاز لشركة التأمين طلب فسخ العقد على أن يلتزم برد الأقساط المدفوعة عن المدة الباقية.[1]

أما إذا اكتشفت الحقيقة بعدم مطابقة البيانات مع الخطر بعد وقوع الحادث، يحق لشركة التأمين خفض التعويض بما يتناسب مع الأقساط المدفوعة فعلا.[2]

***الحالة الثانية:** عدم التصريح بالبيانات بسوء نية: يترتب عنه بطلان عقد التأمين، ويحق لشركة التأمين الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة عن المدة الباقية، مع حرمان الناقل الجوي من مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر.[3]

2) الجزاء المترتب عن عدم الإدلاء أثناء سريان العقد:

نظرا للاختلال المالي الذي أصاب شركة التأمين نتيجة تصرف الناقل الجوي نتيجة عدم التصريح بالبيانات المطلوبة أو بتصريح مخالف للحقيقة، أجاز المشرع الجزائري –بمقتضى نص المادة 18 من قانون التأمينات– من أجل إعادة التوازن المالي في حالة تفاقم الخطر– أن يقدم مقترح برفع قسط التأمين خلال 30 يوم من تاريخ إطلاعه على ذلك التفاقم، لكن يتوقف هذا الإجراء على قبول المؤمن له (الناقل) بذلك خلال 30 يوما من تاريخ استلامه شروط هذا التعديل، فإذا قبل الناقل الجوي بهذه الشروط زال التفاقم بين طرفي عقد التأمين، أما إذا رفض الزيادة في القسط جاز لشركة التأمين فسخ العقد.[4]

3) الجزاء الناجم عن عدم الإدلاء وقت وقوع الخطر:

لم يحدد المشرع الجزائري الجزاء المترتب عن عدم تقديم التصريح بوقوع الحادث في المواعيد المحددة، لكن بالرجوع إلى وثيقة التأمين الجوي تضع شركة التأمين شرط يقضي

[1] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 162 و163.
[2] الفقرة الرابعة للمادة 19 من قانون التأمينات.
[3] محمد حسين منصور، مبادئ عقد التأمين، المرجع السابق، ص 123 و124.
[4] جديدي معراج، المرجع السابق، ص 72 و73.

بسقوط حق الناقل الجوي في مبلغ التأمين إذا أخل بالتزامه بالتصريح أو إعلان المؤمن بوقوع الخطر.[1]

ج) دور التأمين الجوي كوسيلة لتداول المخاطر:

تلجأ شركات الطيران المدني إلى عملية التأمين التجاري بصفة عامة والتأمين من مسؤولية الناقل الجوي بصفة خاصة لمواجهة مخاطر الطيران، حيث يشترك كافة المؤمن لهم في مواجهة الخطر الحاصل لأحدهم من خلال ما يسدد من أقساط التأمين.[2]

هنا تكمن الميزة الاجتماعية للتأمين الجوي المتمثلة في تحمل شركات التأمين للمخاطر التي لا يستطيع المؤمن له (الناقل) وحده مجابهتها بمفرده، حيث يسعى الناقل الجوي –عن طريق التأمين من المسؤولية– مجابهة المخاطر التي يتعرض لها بأقل الوسائل تكلفة وأكثرها أمنا، من خلال قيام شركة التأمين بتجميع عدة مخاطر متجانسة وتجري مقاصة بين الأقساط المحصلة من مجمل المتعاقدين معها على تغطية هذه المخاطر وبين المبلغ المطلوب لتغطية الضرر الناشئ عن تحقق أحد المخاطر التي أصابت أحد متعاملي النقل الجوي من مسافرين أو شاحنين أثناء فترة النقل الجوي.[3]

ولا شك في أن إدارة المخاطر أصبحت على قدر من التعقيد والشمول كأثر لزيادة حجم ونوعية الأنشطة التجارية والتطورات التكنولوجية المذهلة في مجال الطيران وما واكبها من تطور وتشدد التشريعات الدولية والوطنية الهادفة إلى تقديم أفضل منتج من حيث الأمان والجودة والحفاظ على البيئة، حتى أن بعض الفقه ذهب إلى القول أن المحاكم أصبحت تميل في أحكامها لصالح الأشخاص الناجمة أضرارهم عن حوادث الطيران.[4]

---

[1] بديدي معراج، نفس المرجع، ص 74.
[2] سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق، ص 78 وما يليها.
[3] بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 232 وما يليها.
[4] حسن يوسف محمود، رسالة المرجع السابق، ص 169.

ويفرق الفقه – في هذا النطاق– بين الأهداف والمهام التي تضطلع بها إدارة المخاطر قبل حدوث الضرر أو بعد حدوثه.

ويمكن حصر الأهداف التي تضطلع بها قبل حدوث الضرر فيما يلي:

1/ تحديد أفضل السبل والبدائل التي من شأنها مواجهة الخسائر بأقل تكلفة ممكنة من خلال تحليل تكلفة برامج السلامة وأقساط التأمين وما يتصل بها.[1]

2/ الالتزام بالوفاء بالقوانين واللوائح التي تفرض على شركات الطيران بعض الالتزامات كتوفير وسائل السلامة والأمان، مما يعود بالفائدة عليها وعلى شركات التأمين لكونه يقلل من احتمالات وقوع الخطر المؤمن منه.

3/ إيجاد السبل الوقائية التي تتحسب للضرر قبل وقوعه أو على الأقل يقلص من آثارها الضارة على شركات الطيران المدني مما يعود بالفائدة أيضا على شركات التأمين.[2]

وبالمقابل تتمثل الأهداف التي تضطلع بها إدارة المخاطر بعد حدوث الخسارة فيما يلي:

1/ اتخاذ كافة الإجراءات الكفيلة بضمان استمرارية شركة الطيران لنشاطها ولو بصفة جزئية خلال فترة زمنية معقولة.

2/ السعي من أجل الحفاظ على العائد المكتسب ولو تطلب الأمر نقل النشاط لموقع آخر يحقق مكتسبات وعائدات كفيلة بضمان التوازن المالي للشركة.

3/ استمرارية العمل دون انقطاع كفيل ببقاء موظفي شركة الطيران في مناصب عملهم، لأن التوقف عن العمل سيؤدي إلى انتقالهم إلى الشركات المنافسة مما يؤثر سلبا على المدى القريب والبعيد.[3]

وبالمقابل يكمن دور التأمين الجوي عن حوادث الطيران في التخفيف من آثار هذه الحوادث على مسيرة شركات الطيران، من خلال توزيع الأعباء والمسؤوليات بين الناقل

---

[1] موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 8 وما يليها.
[2] حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 170.
[3] المرجع نفسه، ص 171.

الجوي وشركة التأمين، حيث تتدخل شركة التأمين –بدفع مبلغ التأمين– لتغطية الأضرار المؤمن عليها، حتى يوفق التأمين من المسؤولية بين حركة وحرية نشاط الناقل الجوي وبين ضمان حصول ضحايا كوارث الطيران على التعويضات المقررة، ما يجسد مساهمة شركات التأمين في إدارة المخاطر التي تجنب شركات الطيران الدخول في دوامة نتيجة اختلال ميزانها المالي، الذي قد يؤدي إلى إعلان إفلاسها.

ومثال على ذلك: بتاريخ 1999/10/30 تحطمت طائرة تابعة للشركة مصر للطيران أثناء رحلتها من مطار لوس أنجلوس متجهة إلى القاهرة بعد ارتطامها بمياه المحيط أدى إلى هلاك كل ركابها[1]، حيث أقدمت شركة مصر للتأمين بدفع التعويض المستحق لمصر للطيران عن فقد الطائرة ذاتها والمؤمن عليها بموجب الوثيقة الصادرة عن مثر للتأمين رقم 98/1710 السارية المفعول حتى 1999/11/16 والمقدر ثلاثة وخمسون مليون (53.000.000) دولار أمريكي تغطي جسم الطائرة والمسؤولية المدنية، كما قامت شركة مصر للتأمين –عن طريق مصر للطيران– بدفع مبلغ أربعمائة وخمسة وسبعين ألف وسبعمائة وثمانية وستون (475.768) جنيها لورثة كل راكب من الضحايا الذين قبلوا التصالح مع شركة مصر للطيران وشركة مصر للتأمين على هذا المبلغ.[2]

[1] هذه القضية مشار إليها: حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص178 وما يليها.

[2] غير أن ذلك لم يمنع ورثة بعض ضحايا الحادث من رفع دعاوى ضد شركة مصر للطيران وشركة مصر للتأمين على أساس المسؤولية غير المحدودة استنادا لنص المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929.

المطلب الثاني:

صور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي والآثار المترتبة عنه.

لم تتعرض الاتفاقيات الدولية التي أقرت مسؤولية الناقل الجوي لصور التأمين من المسؤولية، سواء في اتفاقية وارسو لعام 1929 ولا التعديلات اللاحقة بها، أو في اتفاقية مونتريال 1999 التي جاءت بفرض إلزامية التأمين وتنظيم العلاقة بين الدول والناقلين الجويين لكن دون أن تعالج العلاقة بين هؤلاء ومستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين، عكس اتفاقية روما لعام 1952 الخاصة بمسؤولية مستغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها للأغيار على السطح التي ألزمت المستغل –في مادة 15 منها– على إبرام تأمين كأحد ضمانات مسؤولية مستغل الطائرة عن تلك الأضرار.

ويتضمن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تغطية مسؤوليته العقدية اتجاه المتعاملين بوصفه ناقلا للركاب وكذلك مسؤوليته العقدية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة المسجلة والمنقولة بطائرته (الفرع الأول)، مما أدى إلى تأثر مسؤولية الناقل الجوي بالتأمين عليها، حيث ظهرت صيحات دولية تنادي بإجبارية التأمين من المسؤولية وإحلاله محل المسؤولية في النقل الجوي لما في ذلك من علاج الصعاب التي تكتنف نظام مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

صور التأمين من مسؤولية الناقل الجوي.

جرى العمل بين معظم شركات الطيران المدني على إقامة نظم للتأمين من المسؤولية، إما عن طريق إبرام تأمين من مسؤولية الناقل الجوي لصالح المسافرين وذلك بغرض ضمان حصول الضحايا من هؤلاء المسافرين أو ورثتهم على التعويضات المقررة دون اللجوء إلى إجراءات التقاضي المعقدة، ويعرف هذا النظام بالتأمين التلقائي الفردي لصالح المسافر (أولا)، وإما تقوم شركة الطيران بإبرام عقد تأمين لصالحها بهدف ضمان وتغطية المتطلبات الناجمة عن مسؤوليته المدنية اتجاه المتعاملين من ركاب أو شاحنين، ويعرف هذا النظام بالتأمين من مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافرين والبضائع (ثانيا).

- **أولا: التأمين التلقائي الفردي لصالح المسافر.**

لعبت الأحكام الواردة في اتفاقية وارسو 1929 بشأن الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الحاصلة للركاب دورا بارزا في تحديد نطاق التأمين التلقائي الفردي لكونه مقرر لصالح المسافر ولا يفرض عليه، بحيث يمكنه الاستفادة منه بشكل تلقائي وبمجرد تنازله عن دعواه وفي ذات الوقت فهو يملك رفضه واللجوء لدعوى المسؤولية إذا رأى في ذلك مصلحة له.[1]

ولتوضيح ذلك سنتطرق إلى:

أ) ماهية التأمين التلقائي الفردي.

ب) الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي.

ج) نطاق التأمين التلقائي الفردي.

---

[1] VOGEL (L), DELPECH (A), Assurances Aériennes, Rép.com.Dalloz 1972, N°17 ets. MASCHINO (M), la condition juridique du personnel Aérien, thèse pour le Doctorat, Université de Paris, 1930, P146 ets.

أ) ماهية التأمين التلقائي الفردي:

كانت كل من شركة الخطوط الجوية الفرنسية "Air France" وشركة الطيران الألمانية « لوفتهانزا » «LUFTHANSA» السباقة إلى هذا النوع من التأمين، حيث أبرمت شركة "لوفتهانزا" وثيقة هذا التأمين لصالح المسافرين منذ عام 1925، كما كان لشركة الخطوط الجوية الفرنسية دور فعال في انتشار التأمين التلقائي الفردي حيث قامت بتنقيح في هذه الوثيقة، وبلورت أحكامها الأمر الذي أدى إلى تبني هذا النوع من التأمين من قبل العديد من الدول كسويسرا وألمانيا وانجلترا وإيطاليا وروسيا والأرجنتين،[1] وبالتالي أصبح نموذجا يحتذى به خاصة مع ظهور اتفاقية وارسو لعام 1929 التي وضعت حدودا قصوى للتعويض تسهل على شركات التأمين في معرفة حدود التعويضات التي ستطلب منها عند وقوع الحادث الجوي، مما دفع شركات التأمين إلى الأخذ بهذا النوع من التأمين.[2]

ويتمثل التأمين التلقائي الفردي،[3] في التأمين ضد الأضرار التي تصيب الركاب تبرمه شركة الطيران على نفقتها مع إحدى شركات التأمين من أجل تغطية رحلات أسطولها الجوي لمدة محددة،[4] من خلاله يخول للمسافرين أو ورثتهم –ضحايا الحادث– حق الحصول على مبالغ التعويض بحدها الأقصى – كقاعدة عامة– مباشرة من شركة التأمين، لكن بشرط الموافقة الكتابية على التنازل عن دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي وتابعيه وكل دعوى يمكن للمتضرر رفعها ضد شركة التأمين.[5]

وأمام هذا الوضع، فإن المسافر أو ورثته أمام خيارين:

---

[1] MATOUK (H), op.cit, p 57 ets, CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, pp 478 et 479, DE JUGLART (M), Traité élémentaire de droit Aérien, op.cit, pp 378 et 379.

[2] أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، المقال السابق، ص 27 و28، طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 224، هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 513 و514.

[3] Assurance individuelle automatique.

[4] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur aérien, op.cit, pp 269 et 270, RODIERE (R), Droit des transports, op.cit, pp 878 et 879, LOKO-BALOSSA (E.J), thèse, op 450 ets.

[5] VINEY (G), L'assurance individuelle automatique dans les transports aériens R.G.A.T 1963, p 145, PONTAVICE (E), l'assurance aérienne R.G.A.E 1967, p 39 ets.

- **الخيار الأول:** يتمثل في قبوله سلوك طريق التأمين التلقائي الفردي من خلاله يعلن عن رغبته في الاستفادة منه مقابل تنازله (أو تنازلهم) الصريح عن دعوى المسؤولية، على أن يستفيد (أو يستفيدوا) –في حال وقوع الحادث – على مبلغ التعويض بحده الأقصى، تلتزم شركة التأمين الوفاء به لجبر الضرر.[1]
- **أما الخيار الثاني:** الناتج عن رفض الراكب أو ورثته هذا النوع من التأمين، وتفضيل ملاحقة الناقل الجوي بدعوى المسؤولية المدنية –إذ هو ارتأى أو ورثته مصلحة في ذلك– كأن تكون مسؤولية الناقل الجوي الناجمة عن الحادث الذي أصابه مسؤولية غير محدودة، الغاية من ذلك حصوله على التعويض الكامل، ولا يستطيع الاستفادة من هذا التأمين في حالة رفض دعواه.[2]

ويختلف التأمين التلقائي الفردي عن التأمين الفردي التكميلي،[3] من حيث أن تأمين الفردي التكميلي يعقده المسافر على نفقته عند سفره ، بهدف تغطية وضمان مخاطر السفر في رحلة محددة أو لزمن محدد[4]، أما التأمين التلقائي الفردي فتبرمه شركة الطيران –على نفقتها– مع إحدى شركات التأمين دون علم المسافرين عن هذا التأمين عملا بتوصية الاتحاد الدولي للنقل الجوي "IATA"[5] لكن في الواقع نجد أن المسافر هو الذي يتحمل تكاليف هذا التأمين من خلال قيام شركات الطيران بإضافة تكاليف التأمين التلقائي الفردي في تذكرة سفر المسافرين دون الإشارة إلى ذلك.[6]

---

[1] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, p 735 ets, BOUSSEDRA (M.N), thése, op.cit, p 335 ets.

[2] فايز نعيم رضوان، محاضرات في قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 202، حسن يوسف محمود، رسالة، المرجع السابق، ص 20.

[3] L'assurance individuelle complémentaire.

[4] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 225. محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون الجوي، الجزء السابع، مركز الشرق الأوسط الثقافي للطباعة والنشر والترجمة و التوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، 2012، ص 266 و267.

[5] SAINT ALARY (R), op.cit, p 213 ets.

[6] VINEY (G), l'assurance individuelle automatique dans le transport Aérien. op.cit, p 151, MATOUK (H), op.cit, p 58 ets.

ب) الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي:

اختلف الفقه في تحديد الطبيعة القانونية للتأمين التلقائي الفردي وانقسم في ذلك إلى ثلاثة (03) اتجاهات رئيسية:

الاتجاه الأول: يرى أصحاب هذا الاتجاه أن التأمين التلقائي الفردي ما هو إلا مجرد تصالح بين المضرور والناقل ينفذ عن طريق شركة التأمين من خلاله يتفادى الطرفان اللجوء إلى القضاء مقابل أن يتنازل المسافر أو ورثته عن دعوى المسؤولية ضد الناقل أو تابعيه على أن يحصل (أو يحصلوا) على التعويض بغض النظر على مسؤولية الناقل الجوي.[1]

لكن تعرض هذا الرأي لنقد شديد من قبل كثير من الفقهاء على أساس أن التصالح يستوجب توافر أهلية التصرف لأطرافه وهو الأمر الذي قد لا يتحقق بالنسبة لبعض المسافرين كعديمي أو ناقصي الأهلية، كما أن التضحية من قبل المسافر تتطلب علمه وموافقته على هذا التأمين قبل الحادث، لكن المسافر لا يعلم من شروط هذا التأمين إلا بعد الحادث، وما تنازله عن دعوى المسؤولية إلا من أجل الحصول على التعويض.[2]

أما الاتجاه الثاني من الفقه يرى أن التأمين التلقائي الفردي ما هو إلا نوع من الاشتراط لمصلحة الغير تكون فيه شركة الطيران بمثابة المشترط وشركة التأمين هي المتعهد أما المسافر فهو المستفيد،[3] بينما ارتأى البعض الآخر أنه تأمين على الحياة تبرمه شركة الطيران لحساب المسافر، أو أنه في جوهره ليس إلا تأمينا من المسؤولية.[4]

---

[1] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, N° 1142, CARTOU (L), op.cit, p 383.
- Cass-Soc, 28/01/1970, RFDA 1971, p 160 ets (caisse primaire de sécurité sociale de Mulhouse C./Veuve ALBISSER et FRANAAOIS ALBISSER).

[2] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur Aérien, op.cit, pp 272 et 273.

[3] DE JUGLART (M), Traité élémentaire de droit Aérien, op.cit, p 379, LUREAU (D), La responsabilité du transporteur Aérien, op.cit, pp 273 et 274. ets.

[4] MATOUK (H), op.cit, pp 65 et 66, VINEY (G), l'assurance individuelle automatique dans le transport aérien. op.cit, p 145 ets.

إن سبب الخلاف حول طبيعة التأمين التلقائي الفردي يرجع إلى حداثة نشأته، فهو ظاهرة قانونية جديدة تحتاج إلى قواعد ومفاهيم جديدة،[1] لذلك كان من البديهي أن يتمرد التأمين التلقائي الفردي على التقسيمات التقليدية لأنواع التأمين، فتحديد الطبيعة القانونية لهذا النوع من التأمين من شأنه تحديد طبيعة المستفيدين من هذا التأمين والذين يسري في حقهم التنازل عن دعوى المسؤولية على الناقل الجوي وتابعيه وشركة التأمين كشرط للحصول على التعويضات.[2]

أما الفقه الحديث، فإنه يرى أن التأمين التلقائي الفردي يقترب بطبيعته من التأمين على الحياة في حالة وفاة المسافر أو إصابته بعجز تام، يعقده الناقل الجوي لحساب المسافرين بمقتضى اشتراط لمصلحة الغير، بموجبه يحصل المسافر أو ورثته على التعويض المقرر في حده الأقصى بعد الحادث مقابل تنازله عن دعوى المسؤولية أما في حالة العجز الجزئي فإن مبلغ التأمين يقاس مع نسبة الضرر، مما يجعل هذا النوع من التأمين يقترب من التأمين على المسؤولية بحيث يبدو وكأنه تأمين تعويضي.[3]

ج) نطاق التأمين التلقائي الفردي:

يتحدد نطاق التأمين التلقائي الفردي من الجوانب التالية:

1)مجال سريانه من حيث الزمان والمكان:

يغطي هذا التأمين الأضرار التي تحدث للمسافر منذ بدء تنفيذ الخطوات الأولى لعملية النقل الجوي إلى غاية نهايتها، أي يبدأ التأمين في السريان منذ وجود المسافر تحت رقابة وإشراف الناقل الجوي[4] ولا يقتصر نطاقه على فترة النقل الجوي أو فترة التزام السلامة في نقل

[1]أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 393، فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 222.

[2] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, N° 1143.

[3] SAINT-ALARY (R), op.cit, p 212 ets, Chauveau (P), Droit Aérien, op.cit, p 479.

[4]أبو زيد رضوان، تطور وطبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، المقال السابق، ص 30.

الأشخاص، بل يمتد أثره ليبدأ منذ عمليات النقل التمهيدية للمسافرين بسيارات النقل من وسط المدينة إلى مطاع الإقلاع إلى غاية الوصول إلى الجهة المقصودة في مكان الوصول، وحتى المرحلة العكسية الختامية يسري عليها المفهوم الموسع لعملية النقل الجوي، مما ينتج عنه اتساع نطاق مسؤولية الناقل الجوي كنتيجة لاتساع مجال هذا التأمين من حيث المكان والزمان.[1]

2)مجال الأضرار التي يغطيها هذا التأمين:

يغطي هذا التأمين أغلبية الأضرار التي يتعرض لها خلال عملية النقل الجوي، حيث يشمل الأضرار من طبيعة جسدية مترتبة عن الحادث كالوفاة أو الإصابة الجسدية،[2] ومن ثم لا يغطي التأمين التلقائي الفردي الأضرار النفسية، والأضرار الناجمة عن الحرب الأهلية أو الخارجية، والاضطرابات المسلحة واستيلاء السلطات الحكومية على الطائرة، بالإضافة إلى الأضرار الناجمة عن انتحار المسافر.[3]

3) حدود مبالغ التعويض التي تتضمنها وثيقة التأمين:

يضمن التأمين التلقائي الفردي للمتضرر الحصول على المبالغ المقررة بحدها الأقصى سواء في اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة واتفاقية مونتريال لعام 1999 مع سريان الحدود القصوى للتعويض في حالة رفعها،[4] إلا أن هذه التعويضات لا تستحق في حدودها القصوى إلا في حالة وفاة الراكب أو إصابته بعجز تام،[5] أما في حالة العجز الجزئي فإن المسافر لا يستحق من هذا التعويض إلا المبلغ الذي يتوازى مع نسبة العجز الجزئي الدائم.[6]

---

[1] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, p 735, MATOUK (H), op.cit, pp 58 et 59.

[2] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 515 و516، حسن يوسف محمود، رسالة،المرجع السابق، ص 21 و22.

[3] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur aérien, opo.cit, p 270, LE MOINE (M), Traité de droit aérien, op.cit, p 736.

[4] VINEY (G), l'assurance individuelle automatique dans le transport aérien, op.cit, p 160, DU PONTAVICE (E), l'assurance aérienne, op.cit, p 41.

[5] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 516، أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، المقال السابق، ص 32.

[6] LUREAU (D), La responsabilité du transporteur Aérien, op.cit, pp 269 et 270, MATOUK (H), op.cit, pp 59 et 60.

➢ ثانيا: تأمين مسؤولية الناقل الجوي اتجاه المسافرين والبضائع.

يضمن التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي تغطية التبعية المالية للناقل من نتائج الأخطار التي قد تتحقق بسبب الحادث والتي تلحق أضرارا بالمتعاملين سواء كان من الركاب أو البضاعة أو الأمتعة المسجلة، الأمر الذي يؤدي إلى حصول المضرورين على التعويضات المستحقة لهم عن الأضرار التي أصابتهم.[1]

وتغطي وثائق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الأضرار التي تلحق بالمسافرين في نقل الأشخاص عن طريق الجو، وتشمل حالات الوفاة والإصابة الجسدية وفقد أو تلف الأمتعة، أو الأضرار التي تصيب الشاحنين الناجمة عن ضياع أو تلف أو هلاك البضاعة،[2] وذلك في حدود النطاق الزمني لالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة المسافرين أو التزامه بالمحافظة على البضاعة والأمتعة.

والتأمين من مسؤولية الناقل الجوي التي تصيب مستخدمي الطائرة لا يخرج عن الأحكام الخاصة بالتأمين من المسؤولية، سواء من حيث طبيعة التأمين من المسؤولية (أ)، ونطاقه القانوني (ب).

أ) طبيعة التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

التأمين من مسؤولية الناقل الجوي هو عقد تلتزم بمقتضاه شركة التأمين بضمان الأضرار التي قد يتعرض لها الناقل الجوي من جراء متطلبات المتعاملين من ركاب (أو ورثتهم) أو الشاحنين لجبر الضرر اللاحق بهم بسبب المسؤولية المدنية وما قد يترتب عليها وذلك مقابل الأقساط التي يدفعها الناقل.[3]

---

[1] PROVOST (M), La notion d'intérêt d'assurances, RGDA 2009, p 713 ets.
[2] Lamy Transports, 2015, T2, N° 1242.
[3] DELGRANDE (G), L'assurance du risque aérien en droit Français, thèse pour le doctorat, université d'Aix-Marseille 1981, p 128.

وهذا التأمين لا يعقده الناقل لصالح مستعملي الطائرة، بل يبرمه لحسابه الخاص من أجل تغطية الأضرار التي تلحقه شخصيا من جراء دعاوى المسؤولية التي ترفع ضده من قبل المتعاملين لمطالبته بدفع التعويضات الناجمة عن الأضرار التي أصابتهم نتيجة حادث وقع أثناء عملية النقل الجوي.[1، 2]

ويتضمن هذا التأمين تغطية كافة مبالغ التعويض التي قد يحكم بها على الناقل الجوي الناجمة عن مسؤوليته، بالإضافة إلى كل المصاريف والنفقات التي يتحملها الناقل للتخلص من المسؤولية بغض النظر عن نجاح ذلك أو فشله، لأن الدعاوى التي يرفعها المتعاملين ضد الناقل الجوي بسبب مسؤوليته هي مصدر الضرر الذي يحرك هذا التأمين.[3]

كما يقوم التأمين ضد مسؤولية الناقل الجوي بوظيفة مزدوجة، فهو من جهة يجنب الناقل الآثار السلبية التي قد تلحق بذمته المالية من جراء دعاوى المسؤولية التي يرفعها ضده مستعملي الطائرة،[4] ومن جهة أخرى، يضمن التأمين من مسؤولية الناقل الجوي للمتضررين الحصول على التعويضات المقررة من شركة التأمين لجبر الضرر الذي أصابهم من جراء الحادث الجوي،[5] مما يجعل هذا التأمين ذو طبيعة تعويضية (nature indemnitaire) على أساس أن المضرور لا يستحق منه إلا ما يتوازى مع الضرر الفعلي الذي لحقه أثناء عملية النقل بشرط أن يكون الراكب حاملا تذكرة السفر باسمه والشاحن حاملا لسند الشحن الجوي، فلا تكون مثلا شركة التأمين مسؤولة عن تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالمسافر مجانا.[6]

---

[1] MATOUK (H), op.cit, p 77 ets.

[2] « L'assurance du risque « R » couvre en réalité La responsabilité du transporteur à l'égard des personnes non transportées l'égard des tiers au sol, l'assurance du risque « P » couvre la responsabilité civile du transporteur à l'égard des personnes transporté », cité par : BOUSSEDRA (M.N), thèse, op.cit, p 333.

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 211، هشام فضلى، المرجع السابق، ص 89.

[4] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 389.

[5] DU PONT (P.M), op.cit, p 220.

[6] أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص، ونظم التأمين عليها، المقال السابق، ص 39.

ب) نطاق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي:

يرتبط نطاق التأمين من مسؤولية الناقل الجوي ارتباطا وثيقا بالحدود القصوى للتعويض التي أقرتها كل من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة واتفاقية مونتريال 1999، والتي تتضمنها وثيقة التأمين المبرمة بين شركة التأمين والناقل الجوي، والتي تغطي كافة طلبات التعويض المقدمة من قبل المتعاملين، حيث تغطي الأضرار التي تلحق بالمسافرين في نقل الأشخاص جوا، وتشمل حالات الوفاة والإصابة بجروح جسمانية، وكذلك الأضرار الناجمة عن هلاك الأمتعة أو تلفها أو ضياعها وذلك في حدود النطاق الزماني لالتزام الناقل الجوي بضمان سلامة الركاب،[1] وبالتالي فإن هذا النوع من التأمين يغطي فقط عملية النقل الجوي والتي تتضمن فترة تواجد الراكب على متن الطائرة أو أثناء قيامه بعمليات الصعود إليها والهبوط منها، وفترة تواجد الأمتعة المسجلة في حراسة الناقل الجوي من لحظة تسلمها في مطار الإقلاع إلى غاية لحظة تسليمها للراكب في مطار الوصول.[2]

أما بالنسبة للبضائع يتمثل هذا التأمين في تحديد الضمان الذي يقدمه المؤمن للمؤمن له لتغطية الأضرار المترتبة على قيام مسؤولية الناقل الجوي الناتجة عن تلف البضاعة أو هلاكها أو ضياعها خلال مرحلة النقل الجوي والتي تكون فيها البضاعة تحت حراسة الناقل الجوي أو أحد تابعيه.[3]

ويرتكز هذا التأمين أساسا على مبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي من خلاله يغطي حالات المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929 والبروتوكولات المعدلة لها التي دخلت حيز التنفيذ بالنسبة للنقل الجوي الدولي، وكذلك في قانون الطيران

---

[1] LE COFF, (M) de droit Aérien, Droit privé, op.cit, pp 333 et 334, MILAN (M), La responsabilité du transporteur aérien d'après la jurisprudence Française, thèse pour le doctorat, université de Paris, 1956, op.cit, p 255 ets.

[2] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 228، سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق، ص 80 و81.

[3] ASSELAIN (M) et VERCOUTERE (C), Droit des assurances, RB édition Paris 2013, p 236, BELOTTI (J), op.cit, p 240, MARCQ (J.P), op.cit, p 321, GARDEUR (A), thèse, op.cit, pp 167 et 168

المدني رقم 061/98 بالنسبة للنقل الجوي الداخلي، حيث يجري العمل بين شركات التأمين والناقلين الجويين على تحديد المبالغ التي تتضمنها وثيقة التأمين عن طريق الحد الأقصى للتعويض المقرر في التشريعات السالفة الذكر.[1]

لكن بالمقابل لا يغطي هذا التأمين حالات المسؤولية غير المحدودة، لكون وثائق التأمين تستبعد حالات الغش أو الإهمال أو الخطأ العمدي أو الجسيم من جانب الناقل أو تابعيه، وحالات عدم مراعاته لمقتضيات الأمن وسلامة الطائرة أو عدم تزويد الطائرة بوثائق الرحلة الجوية كشهادة الصلاحية وشهادة السلامة وقائمة الركاب وغيرها من الواجبات الفنية.[2]

أما بالنسبة لاتفاقية مونتريال 1999 فقد أقرت –من خلال نص المادة 50 منها– على وجوب توافر الحد الأدنى من التغطية لمسؤولية الناقل الجوي، من خلاله يحق للدول الأطراف في الاتفاقية أن تطلب من شركات النقل الجوي العاملة في أجوائها أن تقدم تأمين بقدر كاف يغطي مسؤوليتها.[3]

وتفسير عبارة "التأمين الكافي" يأخذ شكلين:

- **الأول:** إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي محدودة، فإن تفسير عبارة "التأمين الكافي" لا يشكل أي صعوبة من خلالها يستحق المضرور التعويضات المقررة بحدها الأقصى مع سريان الحدود القصوى للتعويض في حالة رفعها،[4] أما في حالة العجز الجزئي الدائم فإن المسافر يستحق التعويض الذي يتوازى مع نسبة العجز الجزئي الدائم.[5]

---

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 390، بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 141 و142.

[2] أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها، المقال السابق، ص 41، فايز نعيم رضوان، محاضرات في قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 210 و211. محي الدين إسماعيل علم الدين. القانون الجوي، مطبعة الساحل، الرباط، 1980، ص170.

[3] FOLLIOT (M.G), La modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, pp 431 et 432.

[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 211، هشام فضلى،المرجع السابق، ص 89.

[5] MILAN (M), thèse, op.cit, p 256. GROTEL (H), Droit des assurances, DALLOZ, Paris, 12é édition, 2011, p118.

- **الثاني:** إذا كانت مسؤولية الناقل الجوي غير المحدودة عن الأضرار التي تصيب مستعملي الطائرة فهي تطرح إشكالا حول قدر التأمين الكافي لتغطية مسؤولية الناقل الجوي، حيث يمكن توقع حلول مختلفة في هذا الشأن من دولة إلى أخرى وهو يناقض غرض الاتفاقية التوحيدي،[1] إلا أن النظام الأوروبي رقم 2004/785 الصادر بتاريخ 2004/04/21، الذي دخل حيز التنفيذ بتاريخ 2005/05/01،[2] حاول وضع نظام توفيقي من شأنه تحديد "التأمين الكافي"- وفقا لما ورد في المادة 50 من اتفاقية مونتريال 1999 - من خلال وضع حد أدنى لتغطية تأمين بتعويض قدره 250.000 وحدة حقوق سحب خاصة بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالراكب، و17 وحدة حقوق سحب خاصة للكيلوغرام الواحد بالنسبة للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع، و1000 وحدة حقوق سحب خاصة للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق الأمتعة.[3]

أما عن الأخطار القابلة للتأمين من المسؤولية -حسب وثائق التأمين- فهي تشمل كافة الأضرار التي تلحق بالمسافرين والشاحنين بما فيها الأضرار التي يطغى عليها الطابع الاستثنائي مثل الحروب والغزو الخارجي والاضطرابات المسلحة وحالات التأميم واستعمال الطائرة في رحلات تجريبية،[4] فضلا عن حوادث القرصنة واختطاف الطائرات وتحويل مسارها،[5] وهو ما أخذ به النظام الأوروبي رقم 2004/785 المتعلق بمتطلبات التأمين من مسؤولية الناقل الجوي الذي فرض على شركات التأمين - فضلا عن تغطية الحد الأدنى الذي لا يقل عن 250 ألف وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب- أن يرد هذا التأمين

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 601 وما يليها.

[2] Règlement (CE) N° 785/2004 du parlement Européen et du conseil du 21 Avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables au transporteur aériens et aux exploitants d'arénefs, J.O.U.E, N° L 138 du 30/04/2004, p 01 au p 06.

[3] Art 06 du règlement (CE), N° 785/2004 du 21/04/2004.

[4] Lamy Transports, 2015, T2, N° 1244.

[5] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 420 و421.

شاملا لمخاطر الحرب والإرهاب والقرصنة الجوية وتحويل مسار الطائرات عن طريق إبرام اتفاقية خاصة بين الناقل وشركة التأمين تغطي هذه الأضرار، وهو حكم يصب في مصلحة رعايا الاتحاد الأوروبي خاصة وأن الناقل الجوي أصبح ضامنا لسلامة الركاب إزاء هذه الأعمال بإصباغ القضاء لصفة الحادث الجوي عليها.[1] ،[2]

أما المشرع الجزائري لم يتوسع في أحكام التأمين الجوي، تاركا بذلك الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في الباب الأول المتعلق بالتأمينات البرية.[3]

كما جعل المشرع الجزائري التأمين من مسؤولية الناقل الجوي تأمينا إلزاميا،[4] من خلاله تحل شركة التأمين محل الناقل الجوي في مواجهة المتضررين، وهذا الحلول مصدره عقد التأمين عن الأضرار التي تصيب الناقل شخصيا الناجمة عن دعاوى المسؤولية التي تم تحريكها ضده من قبل متعاملي النقل الجوي من أجل جبر الأضرار التي أصابتهم.[5]

الفرع الثاني:

مدى أثر التأمين على نظام مسؤولية الناقل الجوي.

تقوم العلاقة بين نظامي التأمين والمسؤولية المدنية للناقل الجوي على أساس التأثير المتبادل بينهما، لأن طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداها –لاسيما على الصعيد الدولي– تؤثر إلى حد بعيد في تحديد وتطوير معالم التأمين منها، وبالمقابل كان التأمين الجوي هو الدافع وراء تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي (أولا).

---

[1] CHERRIER ©, Transport Aérien – Assurances aériennes, J- CL com, Fasc 940, N° 40.

[2] نفس الأحكام أخذ بها المشرع الجزائري من خلال نص المادة 157 من قانون التأمينات التي تنص على أنه: "يخضع تأمين أخطار الحرب والحوادث الأخرى المماثلة لاتفاقية خاصة تبرم بين المؤمن والمؤمن له".

[3] تنص المادة 153 من قانون التأمينات على أنه: "باستثناء أحكام المادتين 37 و39 من هذا الأمر، يبقى تطبيق التأمين المتعلق بأخطار المراكب الجوية خاضعا للأحكام العامة للفصلين الأول والثاني من الباب الأول للكتاب الأول.".

[4] المادة 196 من قانون التأمينات الجزائري.

[5] جديدي معراج، المرجع السابق، ص 178 و179.

وبالرغم من ذلك نجد أن التأمين من المسؤولية قد اتسع نطاقه في العصر الحديث نجم عنه تكريس مبدأ إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي والدعوى إلى إحلاله محل المسؤولية في النقل الجوي لما في ذلك من علاج الصعاب التي تكتنف نظام مسؤولية الناقل الجوي (ثانيا).

- **أولا: التأثير المتبادل بين مسؤولية الناقل الجوي والتأمين عليها.**

يرتبط نظامي مسؤولية الناقل الجوي والتأمين عليها بروابط تبادلية وتأثيرية يرجع ذلك إلى سببين أساسيين وهما:

1/ إسهام طبيعة مسؤولية الناقل الجوي ومداها في تحديد وتطور معالم التأمين عليها، من خلال ارتباطه بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل الجوي وتغطيته حالات المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في التشريعات الدولية والداخلية، وهو ما جرى العمل به في وثيقة التأمين التي تتضمن حدودا قصوى للتعويض المقررة في التشريعات السالفة الذكر.[1]

2/ كما لعب التأمين من مسؤولية الناقل الجوي دورا فعالا في تطور طبيعة ومدى المسؤولية المدنية للناقل الجوي، لأن وجود التأمين يتطلب بالضرورة تحديد مسؤولية الناقل الجوي حتى تستطيع شركات التأمين تغطيتها بمبالغ التأمين التي تطلب منها،[2] وبالتالي لا وجود للتأمين في حالات المسؤولية غير المحدودة، وفقا لأحكام اتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة،[3] لكن بالمقابل تبنت اتفاقية مونتريال لعام 1999 –استنادا لنص المادة 21 فقرة (2) منها– مبدأ المسؤولية غير المحدودة عن الأضرار التي تصيب الركاب من جهة، وإقرار مبدأ

[1] MATOUK (H), op.cit, pp 148 et 149. LE COFF (M), Manuel de droit Aérien privé, op.cit, pp 333 et 334, DELGRANDE (G), thèse, op.cit, p 150 ets.

[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 411، فايز نعيم رضوان، محاضرات في قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 212.

[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 519، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 349.

إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي –وفقا لنص المادة 50 منها– من جهة أخرى.[1]

ويرجع سبب وجود هذه العلاقة إلى تلاقي الأهداف المبتغاة منهما، فالتأمين من المسؤولية يقوم بوظيفة وقائية سواء لمستعملي النقل الجوي من ركاب أو شاحنين من خلال تقديم الضمان لمن يلحق به الضرر نتيجة لفعل ونشاط الغير بالحصول على التعويضات اللازمة لجبر الضرر من جهة،[2] كما يعد في نفس الوقت ضمان وأمان للناقل الجوي أو تابعيه من خلال توفير لهم الحماية من الآثار السلبية المتمثلة في التعويضات التي تلحق ذمتهم المالية نتيجة دعاوى المسؤولية التي ترفع ضدهم من قبل المتضررين.[3]

وعليه فإن لنظام التأمين أثر واسع على مسؤولية الناقل الجوي من عدة جوانب أهمها:

1) يوسع نظام التأمين من المسؤولية –وخاصة نظام التأمين التلقائي الفردي– من نطاق مسؤولية الناقل الجوي، حيث يغطي –هذا التأمين– كافة الأضرار التي تصيب الركاب أثناء عملية النقل الجوي أي أثناء وجوده تحت إشراف ورقابة الناقل الجوي، بالإضافة إلى عمليات النقل التمهيدية للمسافرين بواسطة سيارات الناقل من وسط المدينة إلى مطار القيام، وأيضا في المرحلة العكسية من المطار إلى وسط المدينة.[4]
2) كما يمكن التأمين –خاصة التأمين التلقائي الفردي– المتضررين من الحصول على التعويض دون اللجوء إلى القضاء من خلال تنازل المسافر أو ورثته عن دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي وشركة التأمين بغض النظر عن ظروف وملابسات هذه المسؤولية مقابل حصولهم عن التعويض الكافي لجبر الضرر.[5]

[1] FOLLIOT (M.G), la modernisation du système varsovien de responsabilité du transporteur, op .cit, p 431.
[2] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 420.
[3] فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري،المرجع السابق، ص 228.
[4] LOKO-BALOSSA, thèse, op.cit, p 449 ets.
[5] عبد المنعم علوه، المرجع السابق، ص 266 و267.

3) يشجع نظام التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي القضاء في التوسع في تقرير مسؤولية الناقل الجوي، وعدم الاستجابة لطلب الناقل بدفع مسؤوليته أو التخفيف منها، بحكم أن شركة التأمين تحل محل الناقل الجوي، ويقع على عاتقها دفع التعويض للمتضررين.[1]

ومن خلال ما تقدم فإن نظام التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي بكافة صوره أصبح أكثر انتشارا من اللجوء إلى دعوى المسؤولية، خاصة مع إقرار اتفاقية مونتريال 1999 –والتشريعات الداخلية– إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي حتى أضحى بعض الفقه ينادي إلى إحلاله محل مسؤولية الناقل الجوي.[2]

- **ثانيا: مدى إمكانية إحلال نظام التأمين محل مسؤولية الناقل الجوي.**

عكف المجتمع الدولي على البحث عن بديل طبيعي لمسؤولية الناقل الجوي يتميز بالثبات ويختفي فيه التفاوت بين قيمة الإنسان بسبب الانتماء الجغرافي أو السياسي، حيث يرى بعض الفقه أن هذا البديل يتجسد في إقرار إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي،[3] والذي أقرته اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص المادة 50 منها– والتي تلزم الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها إجراء التأمين، وبقدر كاف، لتغطية مسؤوليتهم المقررة بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف في الاتفاقية والتي ينظم الناقل رحلاتها إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه أوفى بهذا الالتزام،[4] وهو نفس النهج الذي تبناه المشرع الجزائري – في التشريع الداخلي– من خلال نص المادة 196 من قانون رقم 07/95

---

[1] C.A.Paris (1e ch), 24/03/1965, RFDA 1965, p 457 ets (Veuve Emery et caisse regionale de securité sociale de Paris, C./société S.A.B.E.N.A).
- T.G.I, D'Ajaccio, 25/11/1971, RFDA 1972, p 171 ets (canale C./compagnie Air France).
[2] DENEUX J , Assurances Aériennes, J- CL- T, 2006, Fasc 940, N° 66.
[3] RIESE et LACOUR, op.cit, pp 293 et 294, LOKO-BALOSSA (E.J), thèse, op.cit, p 479 ets. FOLLIOT (M.G), La modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, pp 431 et 432.
[4] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 418 وما يليها، هشام فضلى، المرجع السابق، ص 89.

المتعلق بالتأمينات التي تلزم الناقل الجوي أن يكتتب تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر، لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الأشخاص والبضائع المنقولة.

إن إقرار إلزامية التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي كان نتاج عوامل عديدة،[1] أبرزها التطور التكنولوجي في علوم الطيران والصناعة الجوية، من خلالها أصبح الطيران عملاقا بعد أن تضاءلت –إلى حد بعيد– مخاطر الاستغلال الجوي، وانخفضت إلى درجة كبيرة، نسبة الحوادث الجوية، وغدا السفر بالطائرة أكثر أمنا وراحة، ولازال هذا التطور يشهد حركية دائمة ومستمرة باستمرار ارتقاء العقل البشري والتقدم نحو الأحسن،[2] والذي كان له تأثير واضح على تطور طبيعة مسؤولية الناقل الجوي التي تجردت من فكرة الخطأ المفترض[3] لتصبح في اتفاقية مونتريال لعام 1999 – في أغلب الحالات– مسؤولية موضوعية تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، لا يستطيع الناقل الجوي التخلص منها، إلا بإثبات خطأ المضرور،[4] بالإضافة إلى أن مسؤولية الناقل الجوي أضحت في ظل الاتفاقية المذكورة – مسؤولية غير محدودة بأي حد أقصى–[5] لتصبح بمثابة القدر المحتوم الذي له أعباء ثقال على نشاط الناقل الجوي.[6]

إن هذا التطور كان الدافع إلى الدعوة إلى إحلال نظام التأمين محل المسؤولية المدنية للناقل الجوي، والدعوة نحو اشتراكية "socialisation" المسؤولية عن أخطار النقل الجوي تعني بالضرورة أن يصبح المجتمع هو ممثل المضرورين والمدين العام لتعويض المتضررين من حوادث الطيران، من خلال إقرار إجبارية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي – على الصعيدين الدولي والداخلي– يمكن من خلاله إصلاح الأضرار التي تنجم عن حوادث النقل

---

[1] LETACQ (F), J- CL- Transport, 2012, Vol 3, Fasc, 925, N° 107.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 209 و210.

[3] DUBUC (C.E), Les dommages et intérêts punitifs et la convention de Varsovie ou l'alchimie judiciaire. Op, cit, p 45 ets.

[4] المادة 21 فقرة 1،من اتفاقية مونتريال 1999.

[5] المادة 21 –فقرة2- من اتفاقية مونتريال 1999.

[6] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 397.

الجوي – مهما بلغت خطورتها– دون اللجوء إلى أروقة القضاء الذي تطول فيه إجراءات التقاضي.[1]

لكن التساؤل الذي يثار حول: هل بإمكان نظام التأمين أن يحل محل مسؤولية الناقل الجوي؟

في الواقع، من الصعب تجسيد ذلك، لأن نظام التأمين من المسؤولية المدنية للناقل الجوي يقوم بدور إصلاحي أو علاجي فقط، من خلاله يمكن إصلاح الأضرار الناجمة عن الكوارث الجوية بغض النظر عن جسامة الخسائر والأضرار الناجمة عن ذلك، فهو يؤدي وظيفة تعويضية يعجز عن أدائها نظام المسؤولية بمفرده وبشكل كافي، لكن بالمقابل عجز نظام التأمين عن أداء الوظيفة الوقائية التي لا يمكن لأي نظام أن يؤديها مهما بلغت درجة التطور التكنولوجي من مراتب والعقل البشري من رقي، إلا نظام المسؤولية الذي يقوم بدور فعال ونشيط في الجانب الوقائي خاصة مع وجود نظام المسؤولية الموضوعية الذي تبناه المشرع الدولي في اتفاقية مونتريال لعام 1999 والذي يقوم على مبدأ إصلاح الضرر.

وعلى أساس ذلك تحقيقا لمصلحة المتضررين –من ركاب أو شاحنين– فإننا نرى ضرورة الإبقاء على نظامي التأمين والمسؤولية المدنية للناقل الجوي كنظامين متكاملين كفيلين بتقديم الحماية الكافية وتحقيق مصلحة المتضررين من أجل الحصول على التعويض المقرر لجبر الضرر، وإعطاء للمتضررين الخيار بين اللجوء إلى دعوى المسؤولية أمام القضاء أو القبول بالتعويض الذي تقره شركة التأمين.

---

[1] أبو زيد رضوان، تطور طبيعة ومدى مسؤولية الناقل الجوي الدولي للأشخاص ونظم التأمين عليها،المقال السابق، ص 51 و52، أمحمد برادة غريول، التصدير والاستيراد والإشكاليات القانونية، دار نشر المعرفة الرباط ، الطبعة الثانية 1997 ، ص 170 و171.

المبحث الثاني:

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي

يحق لمستعملي الطائرة – من ركاب أو شاحنين– رفع دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي، لإلزامه بأداء التعويض المقرر قانونا لجبر ما لحق المتضرر من ضرر نتيجة إخلال الناقل (أو تابعيه) بالتزام ضمان السلامة الذي يلقيه عليه عقد النقل الجوي.

لذلك اهتمت النظم القانونية المتعلقة بتنظيم أحكام دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي، حيث وضعت لها أحكاما حرصت من خلالها إقامة توازن عادل بين مصالح مستعملي الطائرة من جهة، وبين مصالح الناقلين الجويين من جهة أخرى.

وتدور أحكام دعوى المسؤولية حول الاختصاص القضائي والاتفاقي بنظر الدعوى وأطرافها، والدفع بعدم قبولها وأخير الحق في سقوط الدعوى وتقادمها.

ويمكن تقسيم هذه الأحكام إلى قسمين رئيسيين: الأول يتعلق بالأحكام الخاصة برفع دعوى المسؤولية (المطلب الأول)، بينما يتعلق القسم الثاني بأسباب انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

الأحكام الخاصة برفع دعوى المسؤولية.

إذا أخل الناقل الجوي بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد النقل الجوي، وترتب عنها ضرر أصاب الراكب أو البضاعة، كان من الطبيعي أن يلجأ المتضرر إلى رفع دعوى المسؤولية مطالبا حمايته وتعويضه عما أصابه من ضرر، أمام الجهة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية، سواء كانت ذات اختصاص قضائي من خلاله ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة نوعيا وإقليميا، أو ذات اختصاص اتفاقي، من خلاله يتم حل المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع عن طريق التحكيم التجاري.

ورغم عدم تحديد التشريعات الدولية والداخلية –الخاصة بالنقل الجوي– أطراف دعوى المسؤولية الخاضعة لأحكامها، وبالرجوع إلى القواعد العامة، فإن أطراف دعوى المسؤولية – بطبيعة الحال– هما: المدعي، سواء كان المسافر أو شاحن البضاعة من جهة، والمدعى عليه وهو الناقل الجوي من جهة أخرى.

ولكي يتمكن المضرور من رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لابد من تحديد الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية (الفرع الأول)، بالإضافة إلى ضرورة تحديد من له الحق في رفع هذه الدعوى وعلى من ترفع (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية.

حددت كل من الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية الجهة المختصة للنظر في دعوى التعويض الناجمة عن الأضرار التي أصابت كل من ركاب أو ورثتهم أو الشاحنين سواء ذات اختصاص قضائي الذي يستوجب إقامة دعوى المسؤولية –بالضرورة– أمام المحكمة المختصة محليا ونوعيا، بحيث يكون رفع الدعوى في إحدى الدول المتعاقدة، وذلك حتى تضمن تقيد المحكمة المعروض أمامها النزاع بأحكامها (أولا)، أو ذات اختصاص اتفاقي من خلال التحكيم كوسيلة لحل المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع (ثانيا).

- **أولا: الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية.**

مر الاختصاص القضائي بتطور هام من حيث عدد المحاكم التي يحق للمدعي رفع دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وذلك منذ اتفاقية وارسو 1929 مرورا بالبروتوكولات المعدلة لها حتى اتفاقية مونتريال 1999، من حيث الجهات القضائية المخول لها الفصل في الدعاوى التي يرفعها المضرور على الناقل الجوي.[1]

لهذا فإن مسألة تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي، تختلف حسب عملية النقل الجوي ذات طابع دولي أو داخلي، لذلك لابد من تمييز بين الاختصاص القضائي في النقل الجوي الدولي (I)، والاختصاص القضائي في النقل الجوي الداخلي بنظر دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي (II).

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 438، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 215، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 168 و169. عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، دون ذكر دار النشر، الطبعة الأولى، 2001، ص58 و 59.

I) أحكام الاختصاص القضائي في النقل الجوي الدولي:

كان الطابع الدولي للنقل الجوي محل اعتبار من قبل التشريعات الدولية عند تحديدها الجهة القضائية المختصة التي يحق للمتضرر أن يرفع أمامها دعوى المسؤولية على الناقل.

لهذا سنعالج الاختصاصات القضائية المشتركة في كل من اتفاقية وارسو المعدلة واتفاقية مونتريال 1999 بالنظر في دعوى المسؤولية (أ)، ثم بعد ذلك نتطرق إلى إدراج الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية مونتريال 1999 (ب).

أ) الاختصاصات القضائية المشتركة في التشريع الدولي:

أعطت اتفاقية وارسو 1929 من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 28 منها– والتي تقابلها الفقرة الأولى للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 – الحق للمدعي أن يقيم دعوى المسؤولية في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، وذلك حتى تضمن تقيد المحكمة المعروض عليها النزاع بأحكامها والتزام بنصوصها، لأنها طرف بالاتفاقية، وهذا بدوره يحقق التوازن الذي قصدته الاتفاقية ما بين مصالح الناقل الجوي ومصالح المتعاقد معه.[1]

ومن خلال النصين –السالفي الذكر– يتضح أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال خولتا للمتضررين من ركاب وورثتهم والشاحنين الخيار بين الأربعة (04) اختصاصات الآتية:

1-2) محكمة موطن الناقل الجوي أو مركز نشاطه الرئيسي:[2]

نصت كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال على منح الاختصاص لمحكمة موطن الناقل الجوي أو المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المركز الرئيسي لنشاطه، ومع ذلك تختلف الدول في تحديد مفهوم موطن الناقل والمركز الرئيسي للنشاط، حيث يعتبر موطن

---

[1] DUPONT (P.M), op.cit, p 390, GRELLIERE (V), La responsabilité du transporteur Aérien international, thèse, op.cit, pp 414 et 415.

[2] ارتأينا جمع كل من الاختصاص الأول والثاني في فقرة واحدة، لكون الناقل الجوي قد يكون شخص طبيعي أو معنوي.

الشخص الطبيعي في القوانين اللاتينية المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة،[1] أما في القوانين الأنجلوسكسونية فإنها تربط ما بين نية الشخص في الإقامة في مكان معين وبين اعتبار هذا المكان موطنا له، حتى ولو كانت له إقامة في أماكن أخرى متفرقة.[2]

بالإضافة إلى ذلك فإنه غالبا ما يكون نشاط الناقل الجوي في شكل شركة ذات أسهم تتمتع بالشخصية المعنوية وأجمع الفقه والقضاء على منح الاختصاص القضائي لمحكمة المركز الرئيسي للنشاط[3] وهو حسب القضاء الأمريكي المكان الذي تتخذ فيه وتنفذ القرارات الكبرى.[4]

3) محكمة الجهة التي يكون للناقل في دائرتها منشأة تولت إبرام العقد:

يتطلب انعقاد الاختصاص للمحكمة بدعوى المسؤولية –في هذه الحالة– توافر ثلاثة شروط وهي:

- الأول: أن يكون للناقل في دائرة اختصاص المحكمة منشأة تقع في مكان آخر غير المكان الذي يقع فيه المركز الرئيسي للشركة.
- الثاني: أن تكون المنشأة تابعة لشركة الطيران وقادرة على إجراء التصرفات القانونية منها إبرام العقود.

---

[1] MILAN (M), thése, op.cit, p 351, DE JUGLART (M), traité de droit Aérien, T2, 2ed par DU PONTAVICE (E),n De la ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 149.
- T.G.I, Paris, 15/03/1985, RFDA 1985, p 202 ets (sté Pratt C. / Sterling Airways).
[2] TOSI (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 153 ets.
[3] C.A.Paris (Pole 1 – ch3), 17/12/2013, BTL 2014, pp 34 et 35 (china Eastern Airlines, C./Gernerli TARD et a…), Cass-Civ (1[e] ch), 05/12/2012, p 429 ets (consorts x… et autres C./Air Algérie).
[4] U.S.District court, East District of Pansylvanya, 02/07/1962, il dirittce aéreo 1965, 335. Cité par : TOSI (J.P) Responsabilité Aérienne, op.cit, p 153.

– الثالث: أن تكون منشأة الناقل هي التي تولت إبرام العقد، حيث لا يكفي لانعقاد الاختصاص للمحكمة أن تقع في دائرتها منشأة للناقل لمزاولة نشاطه، وإنما يتعين فضلا عن ذلك أن تكون هذه المنشأة هي التي أبرمت عقد النقل.[1]

وبالتالي تعتبر محكمة إبرام عقد النقل الجوي مختصة بنظر الدعوى تيسيرا لمصلحة المدعين بسبب إقامتهم –في أغلب الأحوال– في المكان الذي يوجد فيه الفرع الذي تولى إبرام عقد النقل معهم،[2] بالإضافة إلى تخفيف العبء عن اختصاص محكمة المقر الرئيسي للشركة وتوزيعه على المحاكم التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة للشركة.[3]

لكن قضاء المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2002/07/23 ملف رقم 286176 قضت خلاف ذلك حين أقرت بانعقاد الاختصاص المحلي في دفوع ضياع الأمتعة المنقولة جوّا لمحكمة تنفيذ العقد وليس لمحكمة موطن شركة النقل، وهذا مخالف للمادة 28 من اتفاقية وارسو.[4]

4) محكمة جهة الوصول:

تختص المحكمة التي يقع في دائرتها مكان الوصول المبين في تذكرة السفر أو خطاب النقل الجوي بنظر دعوى المسؤولية على الناقل الجوي.[5]

فالعبرة هنا بمكان الوصول النهائي، وفي حالة تعدد محطات الرسو، فلا يعتد بالمحكمة القريبة من مكان وقوع الحادث، ولا يعتد بمحطات الرسو الجوية أو محطة الهبوط

---

[1] DE JUGLART (M) : Traité de droit Aérien, T2, 2ed par DU PONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 150.

[2] C.A Paris (Pôle 1) 01/07/2014, BTL 2014, p 446 ets (Thai Air Ways C./S.A.S Michelin et a….), C.A. Versailles (14éme ch), 23/10/2013, RFDAS 2013, p 432 ets (M.XL Airways France… C./ Mme Nadine. R et SAS TOMAS cook), Cass.com, 08/11/2011, BTL 2011, p 683 ets (stecargo group A/S et A c./sté Groupama Transport).

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 216، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 169.

[4] المحكمة العليا –الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 286176 الصادر بتاريخ 2002/07/23، المجلة القضائية لسنة 2004 عدد (1)، ص 171 وما يليها.

[5] عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف الإسكندرية، 2000، ص 105، أكرم يا ملكي، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 151.

الاضطراري، وإنما محكمة الوصول النهائية،[1] أما بالنسبة للرحلات الدائرية –ذهابا وإيابا– والتي تكون فيها نقطة الإقلاع هي ذاتها جهة الوصول، يجوز فيها رفع الدعوى أمام محكمة مكان إقلاع الطائرة، طالما هي نفس المحكمة التي يقع في دائرتها مكان الوصول في رحلة الإياب.[2]

وتسري أحكام الاختصاص –السالفة الذكر– على الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي الذي تولى إبرام عقد النقل الجوي – أي الناقل المتعاقد– أما إذا تعلق الأمر بالناقل الفعلي، فإن للمدعي الخيار في رفع دعوى المسؤولية – وفقا لأحكام اتفاقية جوادا لاخارا 1961– إما أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد طبقا لأحكام المادة 28 من اتفاقية وارسو وإما أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته،[3] وهذا ما أقرته –لاحقا– اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص المادة 46 منها.[4]

أما في حالة النقل الجوي المتتابع، فقد ثار التساؤل عن مدى اعتباره عملية واحدة، أو عدة عمليات متتالية وانقسم القضاء –بشأن الحل الواجب الإتباع– إلى اتجاهين:

- الاتجاه الأول: ذهبت فيه المحاكم الفرنسية إلى تعدد عمليات النقل وتتعدد به جهات الوصول، وبالتالي محاكم جهة الوصول.[5]
- الاتجاه الثاني: تبنت فيه المحاكم الأمريكية موقفا مغايرا، قوامه وحدة عملية النقل، تكون فيها جهة الوصول واحدة، وبالتالي وحدة الاختصاص لمحكمة جهة الوصول.[6]

---

[1] T.G.I. Paris, 28/04/1978, RFDA 1979, p 80 ets, T.G.I Every – corbeil, 03/10/1975 RFDA 1975, p 270 ets, Cass-Civ, 16/04/1975, RFDA 1975, p 293.

[2] C.A.Dakar, 15/03/1963, RFDA 1963, p 234 ets.

[3] طبقا للمادة 8 من اتفاقية جوادا لاخارا لعام 1961.

[4] تنص المادة 46 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة 45، حسب اختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة 33، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد ففيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله".

[5] C.A.Paris, 27/03/1962, RFDA1962, p 179 ets : « est soumis aux règles établies par cette convention et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, du moins pour la partie du trajet qui est effectuée sous son contrôle ».

[6] ALZamil V.British Airways, cour fédérale du 2e circuit, 02/08/1985, 19 AVI, 17.646, cité par : LEGIER (G), l'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines, op.cit, p 290.

كما ثار خلاف حول ما إذ كان نص الفقرة الأولى للمادة 28 من اتفاقية وارسو ينصرف إلى تحديد المحاكم المختصة دوليا في نظر دعوى المسؤولية دون تحديد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى، أو يحدد المحكمة المختصة دوليا ومحليا.[1]

إن الأخذ بالرأي الأول يفضي إلى ضرورة الرجوع إلى قانون الدولة التي تختص محاكمها بنظر الدعوى دوليا لتحديد المحكمة ذات الاختصاص النوعي والمحلي،[2] أما الأخذ بالرأي الثاني فمفاده تحديد اتفاقية وارسو المحكمة المختصة دوليا ومحليا وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة ذات الاختصاص النوعي، وقد أصاب أصحاب هذا الرأي إلى حد بعيد، لأن نص الاتفاقية يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، مما يؤدي إلى تلافي التباين في أحكام القوانين الداخلية.[3]

وتختص المادة 28 من اتفاقية وارسو بالدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الركاب وتلف البضاعة أو الأمتعة أو هلاكها أو ضياعها، أو التأخير في عملية النقل فلا تسري على دعوى الناقل نفسه على المرسل عن الضرر الذي ألحقه هذا الأخير بسبب بيانات خاطئة مثلا أملاها عليه لتدوينها في خطاب نقل البضاعة، ولا تسري أيضا على الدعاوي التي يقيمها الراكب أو الشاحن بطلب بطلان عقد النقل الجوي، أو التي يكون موضوعها ملاحقة تابعي الناقل الجوي قضائيا.[4]

وتعد قواعد الاختصاص القضائي –المذكورة سالفا– من النظام العام، فلا يجوز مخالفتها أو تعديلها، إذ تقضي المادة 32 من اتفاقية وارسو الأصلية ببطلان كل شرط في عقد النقل

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 416.
[2] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 262 و263.
[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 444 و445.
[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 306، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 106.

الجوي وكل اتفاق سابق على وقوع الضرر يعدل به الطرفان قواعد الاختصاص،[1] أما إذا كان الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص لاحقا على وقوع الضرر فيكون الاتفاق صحيحا، كالاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة وقوع الضرر.[2]

ولم يعدل بروتوكول لاهاي 1955 من أحكام المادة 28 من الاتفاقية، لكن أضاف بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 إليها فقرة جديدة[3] تقضي بأنه في حالة الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو تأخيره أو فقد أو تلف أو هلاك أمتعته يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للمسافر موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع عليه تلك المنشأة، وبذلك يكون هذا البروتوكول قد أضاف اختصاصا جديدا روعي في تقريره مصلحة المسافرين،[4] لكن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ، ولم يكتب لهذا الاختصاص الظهور إلى النور إلى غاية إقراره من قبل اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 33 من الاتفاقية.

ب) إدراج الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية مونتريال 1999:

إلى جانب إقرار اتفاقية مونتريال 1999 – من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 33 منها– الاختصاصات القضائية الأربعة المنصوص عليها في الفقرة الأولى للمادة 28 من اتفاقية وارسو 1929، أدرجت الفقرة الثانية للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 اختصاصا قضائيا خامسا، يتمثل في محكمة محل إقامة المدعي، حيث نصت على أنه: "فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة

[1] C.A.Lyon (4e ch), 16/12/1975, RFDA 1976, p 135 ets (Morlevat C./Frantz Aéro club de Saint-Etienne), cass (ch-crim) 10/05/1977 R.F.D.A 1977, p 279 ets (MarieVat C./Frantz).

[2] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, pp 557 et 558, LITVINE (M), op.cit, p 220.

[3] المادة 12 من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة للمادة 28 من اتفاقية وارسو 1929 والتي أضافت فقرة جديدة تنص على أنه: "2- وفيما يتعلق بالضرر الناشئ من الوفاة أو الأذى بدني أو التأخير الذي يلحق براكب، وكذلك الناشئ من هلاك أو فقد أو تلف أو تأخير أمتعة، يجوز رفع دعوى المسؤولية أمام إحدى المحاكم المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة أو أمام المحكمة الكائنة في إقليم طرف سام متعاقد يقع في دائرة اختصاصها منشأة للناقل، إذا كان للراكب موطن أو محل إقامة دائم في إقليم ذلك الطرف السامي المتعاقد".

[4] Loko – BALOSSA (E.J), thèse, op.cit, p 349, FLORIO (J.G), Le protocole de Guatemala du 8 Mars 1971, thèse, op.cit, pp 85 et 86.

في الفقرة (أ) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب جوا، إما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل أخر طبقا لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يربطه معه باتفاق تجاري".

وكان إقرار الاختصاص القضائي الخامس نتاج مخاض عسير بسبب مناقشات واسعة وخلافات عميقة بين الدول أثناء وضع مسودة اتفاقية بين مؤيد لفكرة الاختصاص القضائي الخامس وبين معارض له، أفضى في النهاية إلى إقرار هذا الاختصاص[1] وفق مبررات وحجج استند إليها واضعو الاتفاقية، وشروط ينبغي توافرها حتى يتمكن المدعي من عقد الاختصاص القضائي الخامس بنظر دعوى المسؤولية.

1- مبررات إقرار الاختصاص القضائي الخامس:

يتشابه نص الفقرة الثانية للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 مع ما ورد في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 من خلال إضافة اختصاص قضائي خامس لمحكمة موطن المدعي، لكن مع وجود اختلافات بينهما من عدة جوانب وهي:

أ. اقتصرت اتفاقية مونتريال الاختصاص القضائي الخامس على الحوادث التي تؤدي إلى وفاة الراكب أو إصابته، بينما يمتد في بروتوكول جواتيمالا ليشمل –لما سبق- الضرر الناجم عن تأخر الراكب، وهلاك الأمتعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخيرها.[2]

ب.تتطلب اتفاقية مونتريال أن يكون للناقل في دائرة اختصاص محكمة المدعي نشاط تجاري يتمثل في تشغيل خطوط لنقل الركاب منها وإليها، وأنه يزاول هذا النشاط من

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 183.

[2] MERCADAL (B), Transports Aériens, op.cit, N° 256 et 258.

مبان يستأجرها أو يملكها أو من مباني ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري،[1] بينما يثبت الاختصاص القضائي الخامس –في بروتوكول جواتيمالا – لمحكمة موطن الراكب أو محل إقامته الدائمة شريطة أن يكون للناقل في ذات دائرة اختصاص المحكمة منشأة لمزاولة نشاطه.[2]

ج. أعطت اتفاقية مونتريال 1999 اهتمام كبير لتحديد المقصود بموطن المدعي على وجه أكثر تحديدا من بروتوكول جواتيمالا.[3]

وحظيت مسألة الاختصاص القضائي الخامس بمناقشات واسعة وخلافات بين الدول أثناء الأعمال التحضيرية لمؤتمر مونتريال وانقسمت الوفود الحاضرة إلى اتجاهين بين معارض لفكرة الاختصاص القضائي الخامس وتتزعمه فرنسا ومعها بعض الدول الأوروبية، ومؤيد له وتتزعمه الولايات المتحدة واليابان والبرازيل وكولومبيا.[4]

واستند أصحاب الاتجاه المعارض لفكرة إضافة الاختصاص القضائي الخامس إلى خيارات المدعي إلى الحجج الآتية:

1) إن الاختصاصات القضائية الأربعة المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929 والتي تبنتها اتفاقية مونتريال 1999 كافية ومرضية بالنسبة لهم، وإضافة اختصاص قضائي خامس ليس ضروريا لحماية المسافرين ويتعارض مع مصالح شركات النقل الجوي لمردوده السيئ –في المدى البعيد– من الناحية المالية لهذه الشركات.[5]

---

[1] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 100 و101.

[2] DEJUGLART (M) , Traite de droit Aérien, T2, 2ed par : DU PONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 154..

[3] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 101.

[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 218.

[5] BABY (L), op.cit, p 19 ets.

2) من شأن إضافة الاختصاص القضائي الخامس زيادة أقساط التأمين نظرا لزيادة قيمة التعويضات في حالة البحث دائما عن الجهة القضائية التي ستحكم بتعويض أكبر مما يعود بالخسارة على شركات النقل الجوي الصغرى والمتوسطة.[1]

3) يعد الاختصاص القضائي الخامس فكرة جديدة في القانون الدولي ويتناقض مع المعاهدات الدولية الأخرى التي تنظم حوادث النقل الأخرى البرية والبحرية، ومن غير المعقول أن يختص النقل الجوي وحده بهذا الاختصاص القضائي الخامس.[2]

4) كما يعد الاختصاص القضائي الخامس دخيل على مجال النقل الجوي، قد يؤدي ببعض الدول إلى رفض التصديق على الاتفاقية، خاصة بالنسبة لدول العالم الثالث.[3]

وبالمقابل استند أصحاب الاتجاه المؤيد لفكرة الاختصاص القضائي الخامس إلى المبررات والحجج الآتية:

1) يعد الاختصاص القضائي الخامس مطلبا عادلا للمسافرين المتضررين من حوادث الطيران، لأنه يكفل لهم رفع دعواهم في مقر إقامتهم الدائمة، ويعود عليهم بالفائدة من الناحية المالية والقانونية.[4]

2) إن إقرار الاختصاص القضائي الخامس لتلاءمه مع القانون الوطني في كثير من الدول التي تسمح برفع الدعوى في موطن إقامة المدعي.[5]

3) إن الاختصاص القضائي الخامس الذي تم إدراجه في اتفاقية مونتريال لا يعد مطلبا جديدا، وإنما أدرج سابقا في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971.[6]

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 451.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 220، دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 339.

[3] BABY (L), op.cit, pp 20 et 21.

[4] Gates (s), La convention de Montréal de 1999, op, cit, p 142.

[5] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 219. محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة، المرجع السابق، ص 308.

[6] FERAON (S.J), La nouvelle convention de Montréal de 1999 une vision américaine, op, cit, pp 402 et 403.

4) كما يقضي الاختصاص القضائي الخامس على مفهوم "تسوق الاختصاص" " Forum Shopping" الذي كان معروفا في الولايات المتحدة الأمريكية باسم "الأمريكي المتجول" "Wandering American"، والذي من خلاله كان المسافرون يلجأون إلى المحاكم الأمريكية رغم عدم إقامتهم الدائمة فيها، من أجل الحصول على تعويضات كبيرة، عكس الاختصاص القضائي الخامس الذي يشترط رفع الدعوى في محل الإقامة الدائم وليس المؤقت.[1]

وفي الأخير، انتهت هذه الخلافات وتلك المناقشات إلى تقرير الاختصاص القضائي الخامس إلى خيارات المدعي التقليدية، من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999، التي بموجبها يمكن للمتضرر رفع الدعوى ضد الناقل الجوي أمام محكمة موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والرئيسي[2]، ويتم ذلك وفق شروط معينة.

2- شروط انعقاد الاختصاص القضائي الخامس:

تضع اتفاقية مونتريال –من خلال نص الفقرتين (02) و(03) للمادة 33 منها- أربعة شروط لانعقاد الاختصاص لمحكمة موطن المدعي بنظر دعوى المسؤولية وهي:

أ. أن ينصب موضوع الدعوى على المطالبة بتعويض الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته، فلا ينعقد الاختصاص لهذه المحكمة بتعويض الأضرار الناجمة عن التأخير في عملية النقل والأضرار التي تلحق بأمتعة الركاب، والأضرار في حالة نقل البضائع.[3]

ب. أن يكون للراكب وقت وقوع الحادث محل إقامة رئيسي ودائم في الدولة التي يراد عقد هذا الاختصاص لمحاكمها: لقد ثار خلاف بين المؤتمرين أثناء وضع مسودة اتفاقية

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 219.
[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 337.
[3] CACHCARD (O), op.cit, p 121, FOLLIOT (M.G), La modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op, cit, pp 428 et 429.

مونتريال –حول تفسير مصطلح "محل الإقامة الرئيسي والدائم"، حيث أبدى الوفد الفرنسي تخوفا من فرض الولايات المتحدة تفسيرها لمحل الإقامة على أنه المكان الذي ينوي الشخص العودة إليه حتى وإن كان يقيم مؤقتا في مكان آخر،[1] ومن ثم تصبح جنسية المدعي هي العنصر الحاسم في تعيين مفهوم السكن الدائم، ويكون لأي أجنبي التهرب من اختصاص البلد الذي يقيم فيها، واللجوء لمعيار الجنسية لتحديد محل الإقامة.[2]

وفي الأخير حسمت لجنة إعداد مشروع الاتفاقية النزاع حول هذا الأمر بين فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية وحددت الاتفاقية المقصود بمحل إقامة الراكب في الفقرة (3/ب) من المادة 33، فقررت بأن: "ب– تعني عبارة "محل الإقامة الرئيسي الدائم" مكان السكن الأوحد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد..."

ج. أن يكون للناقل خطوط للنقل الجوي للركاب من وإلى الدولة التي يقع فيها محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب: يشترط لمباشرة دعوى المسؤولية –على أساس الاختصاص القضائي الخامس– أن يكون للناقل نشاط تجاري في محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم،[3] ويتمثل هذا النشاط التجاري في تشغيل خطوط لنقل الركاب من وإلى هذه الدولة، سواء إن كانت الطائرات التي يستخدمها الناقل في تشغيل هذه الخطوط مملوكة له أو لغيره من شركات الطيران الأخرى التي يرتبط معها باتفاق تجاري.[4]

وكان القصد من ذلك امتداد النشاط التجاري للناقل ليشمل الصور المستحدثة لاتفاقات التعاون بين الناقلين الجويين من بينها المشاركة في الرمز "partage des codes" الذي

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 102، محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 84 وما يليها.
[2] BON-GARCIN (I), BERNADAT (M), REINHARD (Y), op.cit, p 566.
[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 224. دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 342.
[4] DUPONT (P.M), op.cit, p 391. FOLLIOt (M.G), La modernisation système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, p 427.

يمكن الراكب من رفع الدعوى أمام محل إقامته الرئيسي والدائم على أساس الاتفاق التجاري المعقود بين الناقلين بهدف تقديم أو تسويق خدماتهم المشتركة.[1]

د. أن ينفذ الناقل عمليات النقل الجوي للركاب من مبان مستأجرة أو مملوكة له أو لناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري: يشترط لانعقاد الاختصاص القضائي الخامس أن يكون لشركة النقل وجود تجاري في الدولة التي يوجد بها محل الإقامة الرئيسي والدائم للمدعي يمكنها من تشغيل خطوط النقل الجوي للركاب من هذه الدولة وإليها.[2]

وكان يقصد بهذا الوجود –في مسودة الاتفاقية– مقر لأعمال الشركة حتى ولو كان مجرد مكتب لبيع وحجز تذاكر الطيران،[3] إلا أن اللجنة القانونية قامت بتعديل هذا النص وحددته في نص المادة 33 فقرة (3/أ) من اتفاقية مونتريال1999 في أماكن ومباني مملوكة أو مستأجرة لشركة الطيران أو لشركة أخرى ترتبط معها باتفاق تجاري، تقوم من خلاله شركة الطيران بتنفيذ نشاطها التجاري المتمثل في النقل الجوي للركاب.

وتنطبق قواعد الاختصاص القضائي –السالفة الذكر– على الخصومة التي ترفع ضد الناقل الجوي المتعاقد، أما إذا كان الأمر يتعلق بالناقل الفعلي –طبقا لأحكام اتفاقية مونتريال– تقام دعوى المسؤولية –وفقا لما يختاره المدعي– إما أمام محكمة لها اختصاص بالدعوى على الناقل المتعاقد وفقا لأحكام المادة 33 من اتفاقية مونتريال1999، أو أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله.[4]

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 196 وما يليها، أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 452 وما يليها.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 103، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 225.

[3] CACHARD (O), op.cit, pp 121 et 122.

[4] تنص المادة 46 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة 45، حسب اختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة 33، أو أماما المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله".

II) ضوابط الاختصاص القضائي في النقل الجوي الداخلي:

تكفل قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي في النقل الداخلي، من خلال نص المادة 155 منه، التي تنص على أنه: "يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقولة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي، أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد".

ويتبين من خلال هذا النص، أن المشرع الجزائري- من خلال المادة السالفة الذكر- قد ترك للمدعي الخيار بين مجموعة من المحاكم التي منح لها ولاية الفصل في الدعاوى المرفوعة على الناقل الجوي -أوردها على سبيل الحصر-[1] والتي تتمثل في:

1) محكمة موطن الناقل الجوي:

أخذ المشرع الجزائري- من خلال نص المادة 155 من ق.ط.م.ج- بالقاعدة العامة في الاختصاص القضائي المحلي وعقده -كأصل عام- لمحكمة موطن الناقل الجوي كمدعى عليه.[2]

ومحكمة موطن الناقل الجوي هي المحكمة التي يوجد بها الموطن القانوني للناقل، وأصل هذا الاختصاص هو القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية -من خلال نص المادة 37 منه- التي تقضي بأن الجهة القضائية المختصة بنظر دعوى المسؤولية هي التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه.[3]

---

[1] لم يحل المشرع الجزائري تنظيم قواعد الاختصاص المحلي في الدعاوى المرفوعة ضد الناقل الجوي إلى القواعد العامة الواردة في قانون رقم 03/08 المؤرخ في 03 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وإن كانت تجد أصلها فيها.

[2] مصدر هذا الاختصاص هو نص المادة 28 من اتفاقية وارسو 1929.

[3] عبد السلام ذيب، قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد ترجمة للمحاكمة العادلة، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 2009، ص 37. عارف بن صالح آل علي، الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثالث، السنة 34، لسنة 2010، ص288.

فضابط إسناد الاختصاص القضائي المحلي للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه (الناقل الجوي)، هو المعيار العام الذي أخذ به المشرع الجزائري في تحديد الاختصاص القضائي المحلي بالنسبة لمحاكم الموضوع، والتي ترفع إليها الدعوى القضائية بصورة مبتدئة وفقا لاعتبارات خاصة يعتمد عليها كأساس لتحديد الاختصاص القضائي المحلي[1] والتي تتمثل في:

أ/ الأصل أن الدين مطلوب، وليس محمول: فعلى المتضرر –بصفته كمدعي– أن يبادر بالمطالبة بالتعويضات الناجمة عن الأضرار التي أصابته، في موطن الناقل الجوي بصفته كمدعى عليه.[2]

ب/ إيجاد نوع من التوازن بين مراكز الخصوم في الدعوى القضائية، فالمدعي (الراكب أو الشحن) هو الذي يبدأ الدعوى القضائية ويختار الوقت الذي يناسبه ليبدأها بعد أن يكون قد أعد مستنداته، وأدلته، فعليه حتى لا يكون في وضع أفضل أن يسعى –تحقيقا للمساواة بينه، وبين المدعى عليه– إلى محكمة موطن المدعى عليه (الناقل الجوي)، ليقاضيه أمامها،[3] فليس من المنطق أن يستدعي "المدعي" إلى موطنه من يريد رفع الدعوى ضده "أي المدعى عليه"، وإنما عليه أن يذهب إلى موطن هذا الأخير فكما أن المدعي من حقه أن يرفع الدعوى القضائية في الوقت الذي يختاره، فعليه أن يذهب إلى حيث يقيم المدعى عليه (الناقل الجوي)، لرفع الدعوى القضائية.[4]

ولقد حدد القانون المدني الجزائري مفهوم الموطن بالنسبة للأشخاص الطبيعيين، حيث نصت المادة 36 منه على أن "موطن كل جزائري هو المحل الذي يوجد فيه سكناه الرئيسي،

---

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 331 و332.
[2] محمود السيد عمر التحيوي، الاختصاص القضائي للمحاكم العادية في قانون المرافعات المصري بين النظرية والتطبيق، دار المطبوعات الجامعية إسكندرية، 2001، ص 175.
[3] عبد الوهاب خيري علي العاني، نظام المرافعات، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2014، ص 290 وما يليها.
[4] أحمد خليل، أصول المحاكمات المدنية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2001، ص 111.

وعند عدم وجود سكنى يقوم محل الإقامة العادي مقام الموطن"، وبالتالي فإن موطن الناقل الجوي كشخص طبيعي هو محل سكناه الرئيسي واستثناء هو مكان الإقامة العادي.[1]

2) محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة الناقل الجوي:

يتحدد موطن الناقل الجوي باعتباره شخصا معنويا بالمكان الذي يوجد به المقر الرئيسي للشركة التجارية، لذلك فإن المحكمة المختصة محليا بنظر الدعاوى التي ترفع على الناقل الجوي هي المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مركز إدارته الرئيسي باعتبارها محكمة موطن المدعى عليه.[2]

والعبرة في تحديد الاختصاص القضائي المحلي –وفقا لأحكام المادة 155 من ق.ط.م.ج– يكون بالموطن الحقيقي للمدعى عليه (الناقل الجوي)، بموطنه المختار، فطالما أن للمدعى عليه موطنا حقيقيا، فإنه يجب الركون في اختصاصه للمحكمة التي يقع في دائرتها هذا الموطن ولا يجوز العدول عنها لغيرها،[3] وهو الشأن بالنسبة للنقل الداخلي مثل شركة الخطوط الجوية الجزائرية بصفتها شركة مساهمة والتي يقع مقرها الرئيسي بالجزائر العاصمة، وهو المركز الرئيسي للإدارة وفقا لنص المادة 50 من القانون المدني، فتكون محكمة سيدي أمحمد المختصة قضائيا على اعتبار أن المركز الرئيسي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية يقع بإقليم بلدية الجزائر الوسطى التابعة قضائيا لاختصاص محكمة سيدي أمحمد.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري قد أخذ في شأن تحديد الاختصاص القضائي المحلي بمعيار المركز الرئيسي للإدارة عكس المشرع الدولي الذي أخذ بمعيار المركز الرئيسي للنشاط، وهو ما يعكس وجه الخلاف بين اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني الجزائري.

---

[1] BOUDJELLEL (A), Thèse, op.cit, pp 343 et 344.

[2] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 108، محمود السيد عمر التحيوي، المرجع السابق، ص 181 وما يليها.

[3] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 332.

3) محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد:

أجاز المشرع الجزائري –من خلال نص المادة 155 من ق.ط.م.ج– للمتضررين من ركاب أو شاحنين رفع دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها فرع من الفروع المتواجدة عبر كامل التراب الوطني[1]، كالفروع التابعة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية أو شركة طاسيلي للطيران.

ويشترط لتحقق ذلك ما يلي:

أ. أن تكون المؤسسة الفرعية هي التي تولت إبرام عقد النقل الجوي مع الركاب أو الشاحنين.

ب. أن تكون المؤسسة الفرعية تابعة ومملوكة لشركة النقل الجوي وتعمل باسمها ولحسابها.[2]

ج. أن يقع مقر المؤسسة الفرعية في مكان آخر غير المكان الذي يتواجد فيه المقر الرئيسي لشركة الطيران، وإلا انعدمت الجدوى من إقرار هذا الاختصاص القضائي لأنه في حالة العكس أي تواجد المؤسسة الفرعية في نفس المقر الذي يتواجد فيه مقر المؤسسة الأم، فإن رفع الدعوى يكون أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المقر الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي، لتفادي تراكم دعاوى التعويض أمامها ضد هذه المؤسسة.[3]

كما أقر المشرع الجزائري– من خلال نص الفقرة الرابعة من المادة 37 من ق.إ.م.إ.ج– هذا الاختصاص القضائي، إذ تقضي بأن دعاوى التعويض التي ترفع ضد شركة الطيران تكون أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها.[4]

---

[1] BOUDJELLEL (A), These, op.cit, p 344.

[2] أحمد خليل، المرجع السابق، ص 121 و122.

[3] محمود السيدد عمر التحتوي، المرجع السابق، ص 187.

[4] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 333.

ومن خلال ما تقدم، فإن المشرع الجزائري –من خلال نص المادة 155 من ق.ط.م.ج– قد أخذ تقريبا بنفس حالات الاختصاص القضائي المنصوص عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو 1929، لكنه بالمقابل تخلى عن اختصاص قضائي رابع والذي يجيز فيه للمدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة جهة الوصول، رغم أن هذا الاختصاص كان منصوص عليه في المادة 104 من قانون رقم 166/64 المتضمن قانون الخدمات الجوية،[1] وكان من الأجدر على المشرع الجزائري الإبقاء على هذا الاختصاص حتى يكون للمتضررين خيار إضافي لرفع دعوى التعويض أمام الجهة القضائية المختصة محليا من جهة، والعمل على توحيد الاختصاصات القضائية بنظر دعوى المسؤولية على الصعيدين الدولي والداخلي.

- **ثانيا: التحكيم كوسيلة لفض المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع.**

يعد التحكيم طريقا استثنائيا لفض المنازعات، فهو عقد بين الطرفين، بمقتضاه ينزل الخصوم على الالتجاء إلى القضاء مع التزامهم بطرح المنازعات التي تنشأ بينهم على محكم "arbitre" أو أكثر ليفصلوا فيه بحكم ملزم للخصوم،[2] وقد يكون هذا الاتفاق تبعا لعقد معين يذكر في صلبه، ويسمى "شرط التحكيم" "clause compromissoire"، وقد يكون بمناسبة نزاع معين قائم بالفعل بين الخصوم، ويسمى في هذه الحالة "مشارطة التحكيم أو اتفاق التحكيم" "compromis".[3]

وقد شغل التحكيم مكانا بارزا على الصعيدين الدولي والوطني كآلية لفض المنازعات، لما يوفره من مزايا لا يحققها قضاء الدولة –من خلال المحكمة المختصة بنظر النزاع–

---

[1] تنص المادة 104 من قانون رقم 166/64 المتضمن المصالح الجوية على أنه: "يمكن أن ترفع دعاوى المسؤولية من جراء الخسائر اللاحقة بالأشخاص أو الأمتعة أو الشحن المنقولة أمام المحكمة التابعة لمحل الناقل، أو للمقر الرئيسي لمؤسسته أو للمكان الذي يمتلك فيه مؤسسته، ثم عن طريق العقد أو مكان الوصول".

[2] أحمد أبو الوفاء عقد التحكيم وإجراءاته، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 2007، ص 15، محمود مختار أحمد البريري، التحكيم التجاري الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثالثة 2004، ص 5 وما يليها.

[3] حسني المصري، التحكيم التجاري الدولي، دار الكتب القانونية – المحلة مصر، 2006، ص 3 وما يليها، سامية راشد، التحكيم في العلاقات الدولية الخاصة، اتفاق التحكيم، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون ذكر سنة النشر، ص 75.

وأيضا لما يجنيه أطرافه من سرعة في حل مشاكلهم بحكم نهائي عن طريق اختيارهم لقضاتهم ذو الخلفية الكافية في نطاق التنازع لحل منازعاتهم، وهذا يدل على أن التحكيم ما هو إلا نظام خاص للتقاضي يقوم على رضاء الأطراف طوعية للجوء إليه، ولعل السبب في ذلك أن التحكيم يحقق للنزاع سريته وخصوصيته، كما أن من مزايا التحكيم السرعة في البت في المنازعات والاقتصاد في النفقات، والنهائية في حكمه.[1]

ولما كانت اتفاقية مونتريال لعام 1999 عبارة عن تحديث وتطوير لاتفاقية وارسو، فقد نصت على التحكيم في المنازعات التي تقع أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي الدولي للبضائع، من خلال نص الفقرة الأولى من المادة 34 والتي نصت على أن: "(1) مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا.

(2) تتم إجراءات التحكيم، وفقا لاختيار صاحب المطالبة في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليه في المادة 33.

(3) يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.

(4) تعتبر أحكام الفقرتين (2) و(3) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلا وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم".

ولقد اشترطت الاتفاقية من أجل الالتجاء إلى شرط التحكيم في نقل البضائع على ما يلي:

1) أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوبا.

2) أن تتم إجراءات التحكيم في إحدى جهات الاختصاص المنصوص عليها في المادة 33 من الاتفاقية، وفقا لاختيار المدعي.

---

[1] رمضان علي عبد الكريم دسوقي عامر، الحماية القانونية للاستثمارات الأجنبية المباشرة ودور التحكيم في تسوية المنازعات الخاصة بها، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2011، ص 276 وما يليها.

3) أن تطبق المحكمة أو هيئة التحكيم قواعد اتفاقية مونتريال 1999.[1]

لكن الشرطان الأخيران يخالفان ما استقرت عليه نظم التحكيم من حرية الأطراف في اختيار مكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق على الموضوع، فإنهما يحدان من اتخاذ شروط التحكيم في عقود النقل الجوي للبضائع وسيلة للإفلات من أحكام اتفاقية مونتريال لعام 1999.[2]

ولتحليل ذلك سنتطرق إلى:

- أهمية تحديد مكان التحكيم الخاص بالمنازعات الجوية (أ).
- القانون الواجب التطبيق على التحكيم في المنازعات الجوية (ب).

أ) أهمية تحديد مكان التحكيم الخاص بالمنازعات الجوية:

تخول التشريعات الدولية والداخلية الخاصة بالتحكيم التجاري الأطراف إمكانية تنظيم سير عملية التحكيم ووضع القواعد الإجرائية التي تسير هيئة التحكيم وفقا لها في نظر خصومة التحكيم،[3] فيستطيع الأطراف صياغة هذه الإجراءات في نصوص، سواء شملت كل أو بعض الإجراءات مع ترك الإجراءات الأخرى للقانون الوطني أو الاتفاقيات الدولية بما فيها تحديد مكان التحكيم.[4]

إن تحديد مكان التحكيم مرتبط دوما بإرادة الأطراف الصريحة أو الضمنية، والواقع أنه مع التسليم بذلك، فقد يحدث أن يترك الأمر لهيئة التحكيم التي لا يكون اختيارها للمكان منصرفا حتما إلى اختيار قانون هذا المكان ليحكم إجراءات التحكيم، وهذا حتى في حالة

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 200.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 231.

[3] زياد محمد حمود عبد الله السبعاوي، التحكيم التجاري الدولي بين الشريعة والقانون – دراسة المقارنة - المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة ، الطبعة الأولى 2014، ص 115 وما يليها.

[4] TRARITANI (M), PISSOORT (W), SEARENS (P), Droit Commercial international, op.cit, p 121, ets.

اختيار الأطراف أنفسهم لمكان التحكيم،[1] ومؤدى ذلك أنه لا يصح فرض قانون مكان التحكيم ليكون الحاكم لسير الإجراءات، ويقتضي ذلك أن يترك الأمر ابتداءً لاتفاق الأطراف على أن يتم اللجوء لقانون مكان التحكيم كخيار ثاني في حالة عدم الاتفاق.[2]

وبالرجوع إلى اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص المادة 34 منها– فقد أجازت اللجوء إلى التحكيم لفض المنازعات الناشئة عن عقود النقل الجوي، لكن جعلته حكرا على نقل البضائع فقط، مما يفهم منه عدم جواز ذلك في عقد نقل الأشخاص.[3]

كما أن التحكيم في عقد نقل البضائع اختياري وليس إجباريا، بشرط أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوبا، لأن هذه الكتابة تحول دون نشوء المنازعات في المستقبل حول تفسير اتفاق التحكيم "La convention d'arbitrage"، كما تكفل تنفيذ حكم التحكيم الصادر بموجبه، خاصة وأن التشريعات الداخلية تشترط وجود اتفاق تحكيم مكتوب ضمن المستندات المقدمة لإمهار الحكم بالصيغة التنفيذية حتى يكون قابلا للتنفيذ.[4]

أما فيما يخص تحديد مكان التحكيم، فقد خرجت اتفاقية مونتريال 1999 عن القواعد العامة للتحكيم التي تعطي للأطراف حرية اختيار مكان إجراء التحكيم، حيث حددت الاتفاقية مكان التحكيم "Place d'arbitrage" وفقا لاختيار المدعي (المرسل أو المرسل إليه) وحده،[5] ويعد ذلك بمثابة انقلاب في طريقة تعيين مكان التحكيم السارية في كافة مجالات التحكيم التجاري، والتي تعطي للطرفين الحق في تحديد مكان التحكيم، إما مباشرة بالنص عليه في اتفاق التحكيم، أو اعتماد مقر مركز تحكيم نظامي مكان إجراء التحكيم.[6]

---

[1] TRARITANI (M), Droit Algérien de l'arbitrage commercial international, BERTIE éditions, Alger, 1ére Edition, p 74 ets.

[2] علي عوض حسن، التحكيم الاختياري والإجباري في المنازعات المدنية والتجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004، ص 293 و294.

[3] LABIC (J), Titre de Transport – responsabilité : Actions en réparation, J-CT-T, 2007, Fasc 925, N° 146.

[4] ضياء علي أحمد نعمان، التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة محاكمة مجلة فصلية متخصصة بالدراسات القانونية- الرباط العدد الثالث، لسنة 2007. ص 140 و 141.

[5] FOLLIOT (M.G), La modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, p 429.

[6] OUDOT (P), Droit commercial et des Affaires, Lextenso-éditions, paris, 2010, p 247.

إلا أن اختيار مكان التحكيم من قبل المدعي ليس مطلقا، بل عليه –عند اختياره– التقيد بإحدى المحاكم المختصة بنظر النزاع المحددة في المادة 33 من الاتفاقية، حيث يقع التحكيم في أحد الأماكن الخمس الآتية:

1–موطن الناقل الجوي.

2–المركز الرئيسي لنشاط الناقل.

3–الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي.

4–الجهة التي ستصل فيه البضاعة إلى مقصدها النهائي.

5–موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والرئيسي.

إن الحكمة التي ابتغاها واضعو الاتفاقية هي تقديم الحماية الكافية للشاحن أو مرسل البضاعة كطرف ضعيف في مواجهة الناقل الجوي كطرف قوي، بسبب عدم تكافؤ مراكزهما القانونية والاقتصادية،[1] تترتب عنه حتمية إقرار الإذعان في عقود النقل الجوي للبضائع، بسبب ما يقابله الشاحن أو المرسل من صعوبات جمة في تقديم دفوعه تبعا لمكان إجراء التحكيم، واختلاف أحكام القوانين الواجبة التطبيق على النزاع.[2]

ب) القانون الواجب التطبيق على التحكيم في المنازعات الجوية:

يعد التحكيم الوسيلة المثلى لحل المنازعات التجارية ذات الطابع الدولي، وتعد القواعد الإجرائية الواجبة التطبيق عليه من المطالب الهامة بالنسبة للأطراف المتنازعة، ومن ثم هيئة التحكيم، التي ترى نفسها مطالبة بتلبية إرادة طرفي النزاع فيما يختارونه من قانون ليطبق على النزاع،[3] والأمر يتوقف على نوع التحكيم الذي اختاره الأطراف حيث أنهم قد يختاروا التحكيم الحر، والذي تلعب الإرادة الحرة لأطراف النزاع دورا هاما في اختيار القانون الواجب

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 231.

[2] أحمد رشاد سلام، التحكيم في منازعات القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 114 وما يليها.

[3] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 443 و 444.

التطبيق على إجراءات النزاع، فيختار الأطراف القواعد القانونية المتعارف عليها في مجال التحكيم التجاري الدولي كوسيلة لفض المنازعات بما فيها المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع.[1]

أما إذا اختارت الأطراف المتنازعة اللجوء إلى التحكيم المؤسسي، فإن إرادة الأطراف تتجه إلى إيجاد حل للنزاع وفقا للقواعد المعلنة من طرف "مركز التحكيم"، إضافة إلى إمكانية التعبير عن إرادتهما فيما تعلق سواء باختيار قانون معين أو قواعد معينة تطبق على الإجراءات عند بدء العملية التحكيمية[2]. أما في حالة سكوت الطرفين عن تحديد القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم، فإن القواعد التحكيمية الخاصة بهيئة التحكيم هي التي تطبق، وفي حالة قصورها تلجأ هذه الهيئة لقواعد الإجراءات في البلد الذي يجري فيه التحكيم.[3]

أما بالنسبة للنقل الجوي، وعلى الرغم من أن اتفاقية وارسو 1929 المعدلة تجيز اللجوء إلى التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع،[4] إلا أنها أغفلت تنظيم مسألة التحكيم، بما فيه القانون الواجب التطبيق عليه، ولاشك أن هذا الإغفال سوف يضر بمصلحة المتضرر ويخدم الناقل الجوي وهو الطرف القوي في عقد النقل، إذ قد يلجأ هذا الناقل إلى فرض شروطه عند اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات الجوية.[5]

إلا أن اتفاقية مونتريال 1999 قد تداركت هذا النقص حيث أتت بحكم جديد في مجال التحكيم، ويعد سابقة فريدة، وذلك بسلبها إرادة الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع، وأيضا مخالفة للممارسات التحكيمية المعمول بها في جميع المجالات التي

---

[1] أحمد رشاد سلام، المرجع السابق، ص 110 وما يليها، أمحمد برادة غزيول، التصدير والاستيراد والإشكاليات القانونية، المرجع السابق، ص 260 وما يليها.
[2] علي عوض حسن، المرجع السابق، ص 21 وما يليها.
[3] رمضان علي عبد الكريم دسوقي عامر، المرجع السابق، ص 322 وما يليها.
[4] تنص المادة 32 من اتفاقية وارسو 1929 على أنه: "... ومع ذلك يجوز عند نقل البضائع الالتجاء إلى شروط التحكيم في حدود هذه الاتفاقية إذا كان التحكيم أمام جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة 28 فقرة أولى".
[5] ضياء علي أحمد نعمان، التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع، بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، المقال السابق، ص 140.

تخول هيئة التحكيم سلطة واسعة وحرية كبيرة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع "Loi applicable au fond de litige"، عن طريق إجبار المحكم أو هيئة التحكيم بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية على موضوع النزاع،[1] وبالتالي يعتبر باطلا بطلانا مطلقا كل شرط أو اتفاق تحكيم يتنافى أو يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية،[2] لذلك فإن كان من حق الأطراف في عقد النقل الجوي للبضائع اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لفض المنازعات، فإن حريتهم تتوقف عند اختيار القانون الواجب التطبيق على التحكيم وتصبح أحكام الاتفاقية هي الواجبة التطبيق على المنازعات الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة.[3]

ويترتب عن خضوع النزاع المعروض على التحكيم لأحكام الاتفاقية ما يلي:

1/ يعد تطبيق أحكام الاتفاقية على موضوع النزاع قيدا كبيرا يرد على التحكيم وعلى الأطراف المتنازعة، ولعل القصد من ذلك هو الرغبة في أن تصبح قواعده آمرة لا يجوز استبعادها في أي حال من الأحوال تحقيقا لاستقرار المعاملات واستقرار المراكز القانونية للأطراف المتعاقدة في عقود نقل البضائع وهذا ما تقتضيه التجارة الدولية.[4]

2/ تتعلق قواعد الاختصاص –بما فيها القانون الواجب التطبيق على النزاع– بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها، وتبطل كل الشروط الخاصة التي يخالف بها الأطراف قواعد الاختصاص، إذا كانت سابقة على وقوع الضرر، حيث ساوت الاتفاقية بين الاختصاص القضائي والاختصاص التحكيمي،[5] أما الاتفاقات اللاحقة على وقوع

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 202.

[2] تنص الفقرة الرابعة للمادة 34 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "..تعتبر أحكام الفقرتين (2) و(3) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلا وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم".

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 231 و233.

[4] ضياء علي أحمد نعمان، التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقات الدولية والتشريعات الوطنية، المقال السابق، ص 141 و142.

[5] FOLLIOT (M.G), La Modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, p 429.

الضرر وأخذا بمفهوم المخالفة لأحكام المادة 49 من اتفاقية مونتريال 1999، فلا تمتد إليها أحكام البطلان.

الفرع الثاني:
أطراف دعوى المسؤولية

لم تحدد التشريعات الدولية والداخلية –المتعلقة بالنقل لجوي- أطرف دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي الخاضعة لأحكامهما، مما يتوجب الرجوع إلى أحكام القواعد العامة لتحديد أطراف دعوى المسؤولية وهما –بطبيعة الحال- المدعي سواء أكان المسافر أو الشاحن وقد تكون شركة التأمين، في حين يكون المدعى عليه هو الناقل الجوي سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا، كما قد يكون غير الناقل.

وسنتطرق إلى أطراف دعوى المسؤولية فيما يلي:

- المدعي في دعوى المسؤولية (أولا)
- المدعى عليه في دعوى المسؤولية (ثانيا).

أولا: المدعي في دعوى المسؤولية.

يختلف المدعي في دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي، باختلاف نوع عملية النقل الجوي، ففي عقد النقل الجوي للأشخاص وأمتعتهم يكون الراكب هو المدعي في حالة الإصابة، أما في حالة الوفاة فيكون المدعي هم ورثته (أ)، أما في عقد النقل الجوي للبضائع يكون المدعي هو المرسل أو المرسل إليه المعين في وثيقة النقل، أو شركة التأمين (ب).

أ) في نقل الأشخاص والأمتعة:

يختلف مركز المدعي في دعوى المسؤولية التي تقام ضد الناقل الجوي الناجمة عن الحادث سواء أدى إلى إصابة الراكب (المدعي) بجروح أو أي أذى بدني آخر، أو أدى إلى وفاته فإن الحق في رفع دعوى المسؤولية ينتقل إلى ورثته.

1) في حالة إصابة الراكب:

يعد الراكب الذي أصابه الضرر –أثناء عملية النقل– هو صاحب المصلحة الشخصية المباشرة في رفع الدعوى أمام القضاء مطالبا إياه بالتعويض عما لحقه من ضرر،[1] ومصلحته هنا مصلحة قانونية "intérêt juridique" التي تستند إلى حق يقوم على التزام شخصي في ذمة الناقل، بموجبه يلتزم الناقل بإصلاح الضرر الذي تسبب فيه نتيجة خطئه، عملا بالقاعدة القائلة "لا دعوى بدون مصلحة"[2]، والتي أخذ بها المشرع الجزائري من خلال نص المادة 13 من ق.إ.م.إ.ج التي تقضي بأنه: "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أم محتملة يقرها القانون".

كما لا توجد صعوبة في تحديد المدعي، في حالة ضياع الأمتعة المسجلة أو الشخصية التي يحتفظ بها الراكب في حيازته، أو في حالة تأخيرها، فالراكب هو الذي يحتل مركز المدعي، الذي يحق له رفع دعوى المسؤولية عن الأضرار التي أصابت أمتعته،[3] ويستمد الراكب دعواه ضد الناقل من عقد النقل على اعتبار أن نقل الأمتعة لا يكون إلا بمقتضى العقد الذي أبرمه مع الناقل الجوي.[4]

2) في حالة موت الراكب:

---

[1] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 304، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 167.

[2] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 231، يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 311، محمد نصر محمد، أصول الدفوع والمحاكمات، دار الراية للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2013، ص 171 و172، عبد الوهاب خيري علي العالي، نظام المرافعات، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2014، ص 194 وما يليها.

[3] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 133، محمود مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، 1977-1978، ص 145.

[4] عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق،ت ص 98 و99، رفعت فخري حول أحكام الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد الأول – السنة الرابعة والأربعون، يناير 2002، ص 49.

في حالة وفاة الراكب يكون من حق ورثته رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، إلا أن كل من اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 لم تحدد الورثة الذين يحق لهم رفع تلك الدعوى في حالة وفاة الراكب، وتركت هذا الموضوع دون معالجة واكتفت بالإحالة –في شأن ذلك– إلى القانون الوطني الواجب التطبيق.[1]

ولقد اختلف الفقه حول تحديد القانون الواجب التطبيق في تحديد الأشخاص الذين يكون لهم الحق في رفع الدعوى من بين ورثة الراكب المتوفى، حيث ذهب جانب من الفقه إلى وجوب الأخذ بالقانون الواجب التطبيق وفقا لقواعد تنازع القوانين،[2] بينما ذهب رأي آخر إلى ضرورة الاحتكام إلى قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى، إذ أحالت إليه نصوص الاتفاقية فيما يتعلق بإجراءات الدعوى، مما يفصح عن الاتجاه إلى جعله "القانون العام"، الذي يتم الالتجاء إليه، في كل ما لم تعالجه النصوص.[3]

أما الاتجاه الراجح لدى الفقه، فقد أفضى إلى القول بأن تحديد الورثة الذين يكون لهم الحق في رفع دعوى المسؤولية، ضد الناقل الجوي يكون وفقا لقانون الأحوال الشخصية للمضرور (أي الراكب)، شريطة عدم مخالفته للنظام العام في قانون المحكمة التي تنظر في النزاع.[4]

أما المشرع الجزائري –من خلال قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98–09– لم يحدد الأشخاص المخول لهم الحق في رفع هذه الدعوى من بين ورثة الراكب المتوفى، وكان من الأجدر به الاقتداء بقانون رقم 31/88 المتعلق بنظام التعويض عن أضرار حوادث المرور،[5] الذي أقر للورثة الحق في التعويض عن الضرر المادي في حالة وفاة الضحية، وتم حصرهم في: الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر، الأب والأم، والأشخاص الآخرون تحت الكفالة، وعن

---

[1] LITVINE (M), op.cit, p 216, DU PONT (M.D), op.cit, p 390.

[2] LE MOINE (M), Traité de droit aérien, op.cit, p 556, DEJUGLLART (M), Traité de droit aérien, T2, 2e ed par : DU PONTAVICE (E), DE L ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 144.

[3] POURCELET (M), Transport aérien international et responsabilité, op.cit, p 198.

[4] LITVINE (M), op.cit, p 217.

[5] الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، الجريدة الرسمية، العدد 29 لسنة 1988.

الضرر المعنوي بسبب الوفاة في: الأب والأم، والزوج أو الزوجة، وأولاد الضحية قاصرين أو بالغين فقط، مع استبعاد الرجوع إلى القواعد العامة –من خلال المادة 124 من التقنين المدني الجزائري– التي تسمح لكل من لحقه ضرر نتيجة وفاة الضحية أن يرفع دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي ويطالب بالتعويض سواء أكان من بين الورثة أم أجنبيا عنهم، مما يؤدي إلى فتح الباب على مصرعيه أمام أقارب الراكب المتوفى والغير، وبالتالي يثقل كاهل الناقل الجوي.

ب) في نقل البضائع:

تقام دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع –بحسب الأصل– من المرسل باعتباره الطرف الأصيل في عقد النقل الجوي، وقد ترفع أيضا من طرف المرسل إليه ما دام هو المستفيد من عقد النقل، كما قد ترفع دعوى المسؤولية من طرف شركة التأمين إذا كانت البضاعة مؤمن عليها.

1) المرسل أو المرسل إليه:

يجوز لكل من المرسل والمرسل إليه الوارد ذكرهما في خطاب نقل البضائع أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي طبقا للقواعد المسؤولية العقدية،[1] حيث قضت التشريعات الدولية –الخاصة بالنقل الجوي للبضائع–[2] بأنه يحق للمرسل رفع دعوى التعويض باعتباره صاحب السيطرة على البضاعة ولا ينتهي حقه إلا عندما يبدأ حق المرسل إليه –بصفته المستفيد من عقد النقل–[3] ويتم ذلك عند تسلمه البضاعة أو خطاب النقل، أو اعتراف الناقل بفقدان البضاعة، أو عدم تنفيذ الناقل للعقد قد ينجم عنه ضرر يصيب كل من المرسل أو

---

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 773، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 233.

[2] طبقا للمادة 14 من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.

[3] تنص الفقرة الرابعة للمادة 12 من اتفاقية وارسو 1929 (التي تقابلها الفقرة الرابعة للمادة 12 من اتفاقية مونتريال 1999) على أنه: "ينتهي حق المرسل منه، حيث يبدأ حق المرسل إليه وذلك بالتطبيق لأحكام المادة الثالثة عشرة الواردة بعد، على أنه إذا رفض المرسل إليه استلام خطاب النقل الجوي أو البضاعة، أو إذا تعذر الاتصال به، استرد المرسل منه حقه في التصرف".

المرسل إليه، فيكون لكل منهما الحق في رفع الدعوى على الناقل،[1] ولكن لا يلتزم هذا الأخير بدفع التعويض مرتين بل تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة، ولا يحسب لكل من المرسل أو المرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة.[2]

وبناء على ما تقدم، يكون بصفة عامة لكل من ورد ذكره بخطاب النقل بوصفه مرسلا أو مرسل إليه، أن يرجع على الناقل الجوي، سواء كان وكيلا بالعمولة للنقل عن المرسل أو المرسل إليه، أو وكيلا للعبور أو أي وسيط آخر.[3]

كما لا يجوز لمن لم يرد ذكره في خطاب النقل أو وثيقة النقل الجوي بوصفه مرسلا أو مرسلا إليه أن يرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي طبقا لقواعد المسؤولية العقدية،[4] لكن يبقى أمامه مقاضاة الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية مع مراعاة الأوضاع والحدود المقررة – سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال– لدعوى المسؤولية على الناقل في أية صورة كانت.[5]

2) شركة التأمين:

يمكن لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة ضد الأضرار التي قد تصيبها أثناء عملية النقل (أي في فترة تواجدها تحت حراسة الناقل الجوي أو تابعيه)، والتي دفعت التعويض لرافع الدعوى (المرسل أو المرسل إليه) أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل

---

[1] Cass.com, 20/10/2009, N° 08-18-502, BTL 2009, p 659, Cass-com, 23/02/1981, RFDA1981, p 232, T-C-Bruxelles, 15/05/1981, RFDA 1981, p 371 ets, C-A-Paris (5e ch), 15/03/1976, RFDA 1976, p 398 ets.

[2] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 631 و632.

[3] أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 417، ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 372 وما يليها.

[4] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 449، رفعت أبادير، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 237، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 329.

[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 308، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 234، هشام فضلى، المرجع السابق، ص 110.

الجوي بمقتضى فكرة الحلول العيني،[1] فالشركة تحل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه ومنها حقه في استعمال دعوى المسؤولية.[2]

ورغم إقرار المشرع الجزائري – من خلال نص المادة 196 من قانون التأمينات رقم 07/95– وجوب اكتتاب الناقل الجوي تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه البضائع المنقولة، إلا أنه لم يتضمن نصا خاصا يقضي بإحلال شركة التأمين محل المرسل أو المرسل إليه في رفع دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي،[3] لكن – ووفقا للقواعد العامة من خلال نص المادة 38 من قانون التأمينات الجزائري– فإن شركة التأمين تملك الحق في رفع الدعوى محل المؤمن له (المرسل أو المرسل إليه) في حقوقه استنادا إلى عقد التأمين الذي تبرمه مع المرسل أو المرسل إليه يقضي فيه على الحلول محلهما في حقوقهما.[4]

كما أجاز القضاء في الجزائر –في العديد من أحكامه–[5] لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة والتي دفعت للمرسل أو المرسل إليه التعويض الناجم عن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها أن ترفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي باعتبار أن شركة التأمين التي دفعت التعويض قد حلت محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقهما ومنها حقهما في رفع دعوى المسؤولية، حيث قضى مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية– بأن: "...فإن الخبرة المنجزة وكذا محضر المعاينة المذكورة أعلاه والمحرر يوم استلام البضاعة يعد قرينة عدم

---

[1] DEJUGLART (M), Traité de droit aérien, T2, 2e ed, par DU PONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 142.

[2] C.A.Paris (1e ch.B), 25/02/2000, BTL 2000, p 254, confirmé par : cass.com 13/11/2002, N° 00-20-227 BTL 2002, p 771, C.A.Paris (5e ch B), 03/03/2000, BTL 2000, p410, C-A- Lyon, 17/02/1983, BT 1983, p 329 (Helvetia C/Air France et Air Afrique).

[3] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 166.

[4] ولرفع دعوى الحلول يتطلب الأمر توافر شرطان اثنان:

- الشرط الأول: أن تكون شركة التأمين قد دفعت للمؤمن له التعويضات المستحقة المترتبة عن الأضرار اللاحقة بسبب ذلك الحادث، وتثبت شركة التأمين ذلك بجميع طرق المخالصات المتعارف عليها في هذا النشاط.
- الشرط الثاني: أن تكون دعوى الرجوع على الناقل الجوي مصدرها ضرر ناجم عن المسؤولية المدنية للناقل ويستوي الأمر أن تكون المسؤولية عقدية أو تقصيرية. انظر: جديد معراج، المرجع السابق، ص 85.

[5] قرار مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية- قضية رقم 09/8441 ، في 2010/03/02 (غير منشور).

- حكم محكمة سيدي امحمد – القسم التجاري (البحري)، قضية رقم 09/2139، بتاريخ 2009/06/21 (غير منشور)
- حكم محكمة سيدي أمحمد – الفرع التجاري الثاني، قضية رقم 07/194 في 2007/04/25 (غير منشور).
- حكم محكمة سيدي أمحمد – الفرع التجاري الثالث، قضية رقم 2003/5249، في 2004/12/04 (غير منشور).

التسليم المطابق المنصوص عليه في المادة 152 من قانون الطيران المدني وبأن عمليات السرقة الحاصلة عليها تمت قبل استلامها من المرسل إليه وفي الوقت التي كانت تحت مسؤولية الناقل الجوي أي بالمطار وقبل خروجها منه ما يجعله طبقا لأحكام المادة 146 من نفس القانون المذكور أعلاه مسؤولا عما حدث للبضاعة من نقص، يتعين تعويض قيمته للمدعية نظرا لعدم احترام الالتزامات التعاقدية المتفق عليها، وبناء عليه يتعين التزام المدعى عليها بدفع قيمة التعويض المحدد بعقد الحلول...".[1، 2]

أما عن طبيعة الدعوى التي تقيمها شركة التأمين ضد الناقل الجوي، فهي تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية نظرا لكونها أجنبية عن عقد النقل، بالإضافة إلى عدم وجود أية علاقة سببية بين الخطأ والضرر الحاصل للمؤمن، فأداؤه للتعويض يكون مصدره عقد التأمين وليس خطأ الناقل الجوي.[3]

- **ثانيا: المدعى عليه في دعوى المسؤولية.**

من الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية، سواء أقيمت هذه الدعوى من جانب الراكب أو ورثته الشرعيين في حالة وفاته، أو المرسل أو المرسل إليه أو شركة التأمين التي تولت دفع التعويضات، لكن الصعوبة بشأن تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية تثار سواء في حالة وفاة الناقل، وكذا في حالة الناقلين المتتابعين، والناقلين المتعاقدين والفعليين، وأيضا في حالة الرجوع على تابعي الناقل الجوي.

---

[1] قرار مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية، قضية رقم 2010/6575، في 2011/02/27 (غير منشور).

[2] وهو ما أخذ به قضاء المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2011/07/07، حيث قضت بأن: "...أن تأسيس القرار المطعون فيه قضاءه على عدم جواز تجزئة الدعوى لا يستند لأي أساس قانوني، ذلك أن في دعوى الحال كان يتعين فعلا عدم قبول دعوى شركة التأمين "كات" لعدم تأسيسها على عقد حلول يمنحها صفة التقاضي، في حين أن الدعوى المقامة من قبل صيدال فارمال مؤسسة على كونها هي المرسل إليه، وبهذه الصفة تتمتع بصفة التقاضي للمطالبة بتعويض الخسائر التي تكون قد لحقت البضائع، وعليه فالوجه المثار مؤسس...".
قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 742052 في 2011/07/07 (غير منشور).

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة، والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 377.

أ) حالة وفاة الناقل:

ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي أو على ورثته في حالة وفاته، وفي ذلك تنص المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999[1] على أنه: "في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في التركة"، وبالتالي لا يسري هذا الحكم إلا في حالة ما إذا كان الناقل الجوي شخصا طبيعيا، ويستوي في ذلك أن يكون الناقل مالكا للطائرة أو مستأجرا لها،[2] بالإضافة إلى اكتساب وكالات السياحة[3] والوكلاء بالعمولة[4] صفة الناقل الجوي.

وقد كان الأمر شائعا وقت توقيع اتفاقية وارسو 1929 الأصلية، حيث كانت منشأة النقل الجوي تأخذ شكل منشأة فردية مملوكة لشخص طبيعي يتمتع بصفة الناقل الجوي،[5] لكن التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي الذي أصبح يتطلب استثمارات ضخمة أفضى –في الوقت الراهن– أن تكون منشأة الطيران تأخذ شكل شركات تجارية تتمتع بالشخصية المعنوية،[6] ولكن رغم ذلك يبقى للنص أهمية مؤكدة لتجنب أي فراغ قانوني في حالة وجود منشأة فردية للطيران التجاري،[7] حيث تقام دعوى المسؤولية في حالة وفاة الناقل الجوي –كشخص طبيعي– على ورثته الشرعيين، مما يدل على حرص هذه التشريعات على تأكيد حق المضرور في الحصول على التعويض المقرر له.[8]

وإذا رفعت دعوى المسؤولية على ورثة الناقل الجوي يستفيد هؤلاء من أحكام المسؤولية المحدودة، من خلال ذلك يتحملون عبء الدعوى من ناحية، ويستفيدون بالمقابل من حدود المسؤولية من ناحية أخرى.[9]

---

[1] تقابلها المادة 27 من اتفاقية وارسو 1929، والمادة 105 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، بينما لم ينص المشرع الجزائري في قانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني على هذه الحالة.

[2] C.A.Paris, 02/10/1981, RFDA1982, p 91 ets, C.A. Toulouse, 05/03/1980, RFDA 1980, p 233 ets.

[3] Cass.Civ, 28/02/1956, RFDA 1956, p 217 ets.

[4] C.A.Paris, 14/03/1960, RFDA 1960, p 317 ets.

[5] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 450.

[6] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 134، هامش 3.

[7] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 309 و310.

[8] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 235، دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 351.

[9] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 450.

ب) تحديد المدعى عليه في حالة النقل المتتابع:

تتحقق صورة النقل المتتابع، إذا شارك عدة ناقلين في تنفيذ عقد النقل المبرم بين الناقل الأول والراكب أو مرسل البضاعة، والذي يدرك منذ البداية أن هذا الناقل لن ينفرد بتنفيذ العقد، وإنما سيشاركه ناقلون آخرون، سواء تتعدد العقود بتعدد الناقلين، أو أن يكون العقد واحدا، لكن المهم أن تتجه إرادة الأطراف إلى اعتبار عملية النقل عملية واحدة.[1]

لكن يثار تساؤل في مثل هذه الحالة، على أي ناقل يمكن أن ترفع عليه دعوى المسؤولية؟

الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل الذي حصل الضرر في فترة النقل التي تولاها إذا ما تعدد الناقلين الجويين، إلا أن التشريعات الدولية –من خلال اتفاقيتي وارسو ومونتريال– أوردت استثناء عن هذا الأصل،[2] وفرقت بين نقل الأشخاص ونقل الأمتعة والبضائع المتتابع.

1) في نقل الركاب:

الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير الذي سبب الضرر للراكب أثناء عملية النقل التي يتولاها،[3] لكن ورد استثناء عنه يمكن بموجبه للمتضرر الرجوع على الناقل الأول وحده، حتى ولو كان الضرر قد نتج عن حادث أو تأخير في مرحلة نقل تولاها ناقل آخر، أو إذا كان يعتبر في مقام المؤمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها بأن تعهد صراحة بأنه مسؤول عن الرحلة كلها، أو إذا كان بناء على

[1] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 240.
[2] طبقا للمادة 30 من اتفاقية وارسو 1929 والمادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 تقابلهما المادة 153 من قانون الطيران المدني الجزائري.
[3] إلياس حداد، دعوى المسؤولية بمواجهة الناقل الجوي الدولي، مجلة المحامون تصدر عن نقابة المحامين السورية، العدد 1و2 لعام 2008، السنة 73، ص 13.

مشارطة صريحة في عقد النقل بموجبها يتحمل الناقل الأول المسؤولية عن الرحلة بأكملها.[1] أما إذا لم يوجد هذا الشرط فإن وصف المدعى عليه ينتفي عنه،[2] لذلك تنص المادة 30 فقرة (2) من اتفاقية وارسو على أنه "لا يجوز للراكب أو لمن خلفه الرجوع إلا على الناقل الذي يكون قد قام بمرحلة النقل التي وقع فيها الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول بناء على مشارطة صريحة، قد أمن على المسؤولية بشأن الرحلة كلها".

كما حددت الفقرة الثانية للمادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 المدعى عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع للأشخاص بنصها: " لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح".

2) في نقل البضائع:

إذا شارك عدة ناقلين جويين في تنفيذ عقد النقل المبرم بين الناقل الأول ومرسل البضاعة، يجوز لمرسل البضاعة رفع الدعوى إما على الناقل الأول، أي الناقل الذي بدأ تنفيذ عملية النقل، أو الناقل الذي وقع الحادث الذي سبب الضرر –المتمثل في هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها أو التأخير في عملية النقل– خلال المرحلة التي تولى تنفيذها،[3] وله أن يرجع على كل منهما منفردا أو مجتمعين، فكلاهما متضامنين قبله،[4]

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 310، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 103، محمد مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 146.

[2] يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 317، رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، المقال السابق، ص 51.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 382 و383.

[4] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 235 و236، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 102.

بالإضافة إلى عدم تجاوز مجموع التعويضات التي قد يقضى بها الحدود القصوى المقررة قانونا، لن يكون أمام المرسل سوى الناقل الأول وحده، إذا ظل مكان وقوع الضرر مجهولا.[1]

كما يستطيع المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية إما على الناقل الأخير الذي تسلم منه البضاعة، أو الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الحادث أو التأخير الذي سبب الضرر،[2] ويكون الناقلان متضامنين قبل المرسل إليه، مع احترام الحد الأقصى للتعويض، وكما هو شأن المرسل، فإن المرسل إليه أيضا –في حالة الجهل بمكان وقوع الضرر– لن يبقى أمامه سوى رفع الدعوى ضد الناقل الأخير الذي تولى تنفيذ عملية النقل.[3]

إن الغاية من إقرار هذه الأحكام، هو تقريب المدعى عليه من المتضرر حتى يسهل عليه رفع الدعوى، فإذا كان المدعي هو المرسل فمن السهل عليه رفع الدعوى على الناقل الأول،[4] والأمر نفسه بالنسبة للمرسل إليه، إذ يكون الناقل الأخير هو الأقرب إلى المدعي (المرسل إليه) وأكثر يسرا في مقاضاته وكان منطقيا أن يعطى لكل من المرسل والمرسل إليه حق مقاضاة الناقل الذي وقع الضرر والبضاعة بين يديه لتمكين المتضررين من الحصول على التعويض الكافي لجبر الضرر الذي أصابهم،[5] ويكون جميع هؤلاء الناقلين مسؤولين على وجه التضامن تجاه المرسل والمرسل إليه، وفي ذلك حماية لهما ضد خطر إفلاس أحد الناقلين.[6]

وهذا ما أخذ به قضاء المحكمة العليا في قراره الصادر بتاريخ 2012/06/07، الذي قضى أن: "... حيث أن المطعون ضدها التزامها بالعقد المبرم بينها وبين شركة سيتال وهو نقل البضاعة من هونغ كونغ إلى مطار الجزائر أين تم تفريغ البضاعة المنقولة ودون أية منازعة

[1] محمود مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 169، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 331.
[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 418 و419.
[3] C.A.Paris, 03/02/1972, RFDA 1972, p 49 ets, C.A.Paris, 27/06/1969, RFDA 1969, p 405 ets.
[4] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 242، فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 238.
[5] Rodiere (R), Droit des transports terrestres et aériens, op.cit, p 314.
[6] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 236.

حول كميتها الوارد وصفها في تلك الوثيقة والتي تمت جمركتها بنفس الكمية أي 116 كلغ، كما هو مشار إليه برسالة النقل، وأنه لم يسجل أي نقصان في الكمية لغاية وصولها إلى مطار الجزائر وذلك ما يعفي المطعون ضدها من أية مسؤولية، وبقي بعد ذلك مسألة النقل من مطار الجزائر إلى تلمسان والذي تم بطلب من شركة سيتال إلى الخطوط الجوية الجزائرية وأن مسألة إجراء الخبرة بحضور الخطوط الجوية الجزائرية بتلمسان واكتشاف النقص في البضاعة، إنما حضورها كان أن بصفتها ناقلة وليست وكيلة عن الخطوط الجوية القطرية، وعليه فإن الوجه غير سديد".[1]

لكن يثار التساؤل حول مدى التضامن بين الناقلين في النقل المتتابع؟

- اختلف الفقه في تحديد مدى التضامن بين الناقلين:

حيث يرى جانب من الفقه أن التضامن بين الناقلين لا ينتج أثره إلا في حالة وجود ثلاثة ناقلين متتابعين على الأقل، ويشترط أن يقع الضرر والبضاعة بين يدي الناقل الأوسط، في هذه الحالة فقط يمكن سواء للمرسل مقاضاة الناقل الأول أو الناقل الأوسط، أو المرسل إليه مقاضاة الناقل الأوسط أو الناقل الأخير،[2] أما إذا اقتصر الأمر على ناقلين اثنين فقط، فإن صفة الناقل الأول أو الناقل الأخير من ناحية ستتحدد مع صفة الناقل الذي وقع الضرر والبضاعة بين يديه من ناحية أخرى، وبالتالي لا يمكن تصور بوجود تضامن، بسبب أن المرسل لا يجد أمامه سوى الناقل الأول لمقاضاته، وبالمقابل لا يجد المرسل إليه أمامه لمقاضاته سوى الناقل الأخير،[3] غير أن الأخذ بهذا الرأي من شأنه أن يؤدي إلى الابتعاد

[1] قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية الصادر بتاريخ:2012./06/07، ملف رقم 0773449 (قرار غير منشور).
[2] LITVINE (M), op.cit, p 249 ets, LE MOINE (M), traité de droit aérien, op.cit, pp 568 et 569.
[3] BOULOS (N.P), Transport Aérien international, responsabilité des transporteurs successifs de Marchandises, RFDA 1960, pp 47 et 48.

عن الهدف الذي تسمو إليه المادة 30 من اتفاقية وارسو التي تقرر وجود تضامن بين الناقلين المتتابعين بغض النظر عن عددهم.[1]

في حين ذهب الرأي الراجح لدى الفقه إلى القول بوجود مثل هذا التضامن حتى عند تولي عملية النقل ناقلين اثنين فقط، فإذا حدث الضرر خلال تولي أيا من الناقلين عملية النقل الخاصة به، يجوز لكل من المرسل أو المرسل إليه إقامة دعوى المسؤولية سواءًا على الناقل الأول أو الناقل الأخير أو على كلاهما بالتضامن،[2] وبالتالي فهو يحرص على توفير الحماية الفعالة لكل من المرسل والمرسل إليه ويكفل للمضرور منهم الحصول على التعويض الكافي ويجنبه خطر إفلاس أحد الناقلين المتتابعين.[3]

ج) تحديد المدعى عليه في حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلي:

لم تتطرق اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 لهذه المسألة، واقتصرت في أحكامها على الشخص الذي يقوم بعملية الناقل بموجب العقد المبرم بينه وبين الراكب أو الشاحن دون التطرق إلى الناقل الفعلي الذي يتولى تنفيذ عملية النقل بكاملها أو جزء منها، إلى غاية صدور اتفاقية جوادالاخارا 1961 المكملة لاتفاقية وارسو،[4] التي تكفلت بإعطاء تعريفًا للناقل الجوي،[5] وفرقت –بصدد ذلك– بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، حيث يقصد بالناقل المتعاقد كل شخص يكون طرفا في عقد النقل –خاضع لاتفاقية وارسو– ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل، أما الناقل الفعلي فيقصد به أي شخص آخر –خلاف الناقل المتعاقد– يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، 385 و386.
[2] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p 207 ets, TOSI (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 145.
[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 311، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 243.
[4] المتعلقة ببعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والتي دخلت حيز التنفيذ في 1964/05/01 والتي صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 1965/10/05، الجريدة الرسمية عدد 104 لسنة 1965.
[5] المادة الأولى من اتفاقية جوادا لاخارا 1961.

بكل عملية النقل المشار إليها في الفقرة ب للمادة الأولى من اتفاقية جوادا لاخارا أو بجزء منها، ولكنه لا يعد بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلا متتابعا بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو.[1]

وهي نفس الأحكام التي أخذت بها اتفاقية مونتريال 1999 التي أجازت –من خلال المادة 45 منها–[2] للمدعي أي الراكب أو المرسل أو المرسل إليه الخيار في رفع دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما متضامنين أو منفصلين،[3] كما يكون للناقل الذي ترفع عليه الدعوى الحق في إدخال الناقل الآخر معه فيها على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى،[4] إلا أن هذه الأحكام لم تدرج ضمن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، مما يجعل تنظيم النقل الجوي الداخلي يفتقر إلى هذا الجانب الهام من المعاملات السائد في النقل الجوي الدولي.[5]

د) رفع الدعوى على تابعي الناقل الجوي:

لم تتناول اتفاقية وارسو الأصلية بالتنظيم كيفية رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي، تاركة تنظيم أحكامه للقانون الوطني الواجب التطبيق، مما يفوت على هؤلاء التابعين الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة الواردة في المادة 22 من الاتفاقية.[6]

لكن ومع التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي الذي يتطلب استثمارات مالية ضخمة، وتنظيمه في شكل شركات مساهمة تتمتع بالشخصية المعنوية، وتمارس نشاطها بواسطة

---

[1] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 634 و635، محمد مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 198.

[2] تقابلها المادة السابعة من اتفاقية جوادا لاخارا 1961.

[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 452 و453، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 101.

[4] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, pp 209 et 210.

[5] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 357.

[6] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 258.

تابعيها الذين لا تربطهم بمستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين أية علاقة تعاقدية،[1] ولما كانت معظم الأضرار المنسوبة للناقل الجوي ناجمة عن خطأ هؤلاء التابعين، خول بروتوكول لاهاي 1955- من خلال نص المادة 14 منه-[2] أحكاما جديدة، تبنتها لاحقا اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص المادة 30 منها- تقر مسؤولية تابعي الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب مستعمل الطائرة، وتخول له بصفته مدعي الحق في رفع الدعوى على تابع الناقل أو وكيله.[3]

وتتمثل هذه الأحكام فيما يلي:

1) إذا أقام المتضرر دعوى المسؤولية على تابعي الناقل الجوي نتيجة خطأ ارتكبه أثناء تأدية وظيفته، يحق للتابع المسؤول التمسك بالحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في الاتفاقية.[4]
2) إذا رفعت الدعوى على كل من الناقل الجوي وتابع الناقل، فلا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحصل عليه المتضرر من الناقل والتابع معا عن الحد الأقصى الذي تقرره الاتفاقية حتى لا يكون الرجوع عليهما وسيلة للتحايل على أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية.[5]
3) فيما عدا نقل البضائع، لا يجوز لتابع الناقل التمسك بأحكام تحديد المسؤولية الواردة في الاتفاقية، إذا أثبت المتضرر (المدعي) أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث الضرر، أو بروعونة مقرونة بإدراك ووعي باحتمال وقوع الضرر.[6]

---

[1] إلياس حداد، دعوى المسؤولية بمواجهة الناقل الجوي الدولي، المقال السابق، ص 14.
[2] استحدث بروتوكول لاهاي 1955 مادة جديدة اتخذت الرقم (25/أ) بعد المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929.
[3] Cass.com, 14/12/1977, RFDA1978, p 188, C.A.Paris, 17/11/1975, RFDA 1976, p 109.
[4] TOSI (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 171.
[5] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 453، ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 389.
[6] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 238.

4) يكون رجوع المتضرر على تابعي الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية، لأنه لا تربطه بمتلقى خدمة النقل أية علاقة تعاقدية،[1] لذلك إذا جاز لتابعي الناقل التمسك بحدود المسؤولية المقرر لهم قانونا، لكنها لا تخضعهم لقواعد المسؤولية المدنية للناقل الجوي كافتراض الخطأ من جانب الناقل، وأحكام الاختصاص القضائي.[2]

[1] SCHMID (R), La notion de « préposés » dans la convention de Varsovie, RFDA 1986, p 167 ets.
[2] LITVINE (M), op.cit, p 223 ets.

المطلب الثاني:

انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي

حرصت الأنظمة القانونية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي على إقامة توازن بين المصالح المتضاربة لأطراف عقد النقل الجوي، فبالإضافة إلى إقرارها الحماية القانونية الكافية لمستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين، سعت كل من التشريعات الدولية والداخلية إلى حماية مصلحة الناقل الجوي، وعدم ترك دعوى المسؤولية تطول- والذي قد تؤدي إلى إثقال كاهل الناقل الجوي وتعطيل أعماله، من خلال إقرار دفوع إجرائية -إلى جانب الدفوع الموضوعية التي تطرقنا إليها سالفا- كفيلة بدفع المسؤولية عنه.

وحتى يطمئن الناقل على أن عملية النقل للأمتعة المسجلة والبضائع قد تمت سليمة وصحيحة وفق القانون، أوجب المشرع -على الصعيدين الدولي والداخلي- على المرسل إليه اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة عند تسليم الأمتعة والبضاعة، وإن قصر بالقيام بذلك ترتب عليه جزاء يتمثل بإعطاء الحق للناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده إذا لم يقدم المرسل إليه اعتراضه الفوري، أو إذا لم يرسل احتجاجه خلال المواعيد المحددة (الفرع الأول).

كما وضعت هذه التشريعات مدة معينة أمام المتضرر (سواء أكان الراكب أو ورثته أو المرسل أو المرسل إليه) لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، فإذا لم ترفع خلال هذه المدة جاز لهذا الأخير الدفع بسقوط الدعوى لتقادمها (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل الجوي، من خلال تنظيم الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده إذا استلم كل من الراكب الأمتعة المسجلة والمرسل إليه البضاعة، دون أن يرسل أيا منهما احتجاجا على الناقل الجوي بمجرد اكتشاف العيب الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة خلال مدة معينة، حفاظا على استقرار المعاملات التي تقتضي عدم ترك عبء دعاوى المسؤولية يدوم طويلا على عاتق الناقل الجوي حتى لا ترتبك أعماله مما قد يمس بمصالحه المالية ويعطل مشروعه الاستثماري الضخم.

وعليه فإن الغاية من إقرار هذه الوسيلة هو الحد من دعاوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل الجوي بعد استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة (أولا) وفق أحكام قانونية أقرتها التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي (ثانيا).

➢ أولا: الحد من دعاوى المسؤولية بعد استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة.

فرضت الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي التزاما محددا على عاتق المرسل إليه بتقديم احتجاجًا إلى الناقل الجوي إذا لحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة تلف أو هلاك أو التأخير في عملية نقلهما،[1] يترتب على الإخلال به جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي،[2] فالهدف من وراء إبدائه هو حجب المحكمة عن النظر في الدعوى ابتداء –بناء على دفع شكلي– بغض النظر عن توافر أو عدم توافر

[1] محمد السيد الفقي، النطاق الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، العدد الأول لسنة 2006، ص 393 و394.

[2] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, pp 566 et 567, ALTER (M), droit des Transports, DALLOZ, Paris, 3é éd, 1996 , p 130.

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي،[1] فالدفع بعدم قبول الدعوى يعد دفع في الشكل أما الدفوع الأخرى فهي دفوع تتعلق بموضوع الدعوى.[2]

ونظرا لما يتميز به نقل البضائع والأمتعة المسجلة عن طريق الجو من خصائص أبرزها تسلم الناقل الجوي لها من المرسل وتظل تحت حراسته ومسؤوليته حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو تعرضها إلى التلف أو الهلاك الجزئي أو إلى التأخير في عملية النقل قد يؤدي إلى فقدان قيمتها،[3] فقد استهدفت التشريعات الدولية والداخلية الحد من دعاوى المسؤولية بعد استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة، من خلال إقرارها للناقل الجوي الحق بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية،[4] في حالة عدم توجيه المرسل إليه احتجاجا مكتوبا فور اكتشافه تلف البضاعة أو الأمتعة المسجلة في حالة وصولها في الموعد المتفق عليه في عقد النقل، أو في حالة التأخير في عملية النقل[5]، لأن تسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون احتجاج، يعتبر قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة وفقا لمستند النقل، وأنها قد وضعت تحت تصرفه في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، ما لم يثبت وجود غش من قبل الناقل الجوي.[6]

ويختلف الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية عن الدفوع التي يلجأ إليها الناقل لدفع مسؤوليته استنادا إلى أحد الأسباب الموضوعية السابق ذكرها، إذ أن دفع المسؤولية يقضي وجود دعوى مسؤولية مقبولة تتصدى من خلالها المحكمة في مناقشتها للجوانب المتعلقة بموضوع الدعوى، أما الدفع بعدم قبول الدعوى فهدفه منع المحكمة من نظر الدعوى

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، الإجراءات الخاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الخاصة، مجلة محاكم مراكش تصدر عن محكمة الاستئناف بمراكش، العدد الثاني – مارس 2008، ص 150 و151.

[2] محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 199 و200، عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، الطبعة الأولى، 2010، ص230

[3] DE GROOT - TORAILLE (J.), La livraison des marchandises dans les transports Maritimes terrestres aériens et fluviaux, op cit, pp 162 et 163.

[4] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 790.

[5] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 198 ets, PINEAU (J), op.cit, pp 344 et 345.

[6] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 210، محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 103.

والخوض في توافر أو عدم توافر مسؤولية الناقل الجوي.[1] فالمحكمة تقضي بعدم قبول الدعوى بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط انعقاد مسؤولية الناقل، فهي تهدف إلى إنهاء وحسم المنازعات المترتبة عن عقود النقل في فترات وجيزة عقب تنفيذ هذه العقود.[2]

وعليه فإن الدفع بعدم قبول الدعوى يسري فقط على المسؤولية عن نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة واستبعاد تطبيقه في المسؤولية عن نقل الركاب، لارتباطه بالاحتجاج الغير مطلوب بالنسبة للأضرار الجسدية،[3] فالراكب ليس ملزما بتقديم احتجاج للناقل، لأنه يستطيع مباشرة رفع دعوى المسؤولية وتقديمها شريطة أن يتم ذلك خلال فترة التقادم المقررة قانونا.[4]

وقد قصرت الأنظمة القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الاحتجاج على حالة التلف الظاهر للبضاعة والأمتعة المسجلة أو تأخيرها وهي الحالات التي يحدث فيها تسليم،[5] ويترتب على ذلك أن نطاق الاحتجاج لا يمتد ليشمل حالتي الهلاك الكلي أو الضياع لانعدام التسليم فيهما لعدم تمكن المرسل إليه من التحقق من حالة البضاعة أو الأمتعة المسجلة وما بهما من ضرر،[6] فضلا عن أن الناقل لا يحتاج إلى إخطار بحدوث الضياع أو الهلاك لأنه بعلم به من جهة ويعلم بأنه لم يقم بعملية التسليم نتيجة لهذا الضياع أو الهلاك من جهة أخرى.[7]

وقد ثار جدل كبير لدى الفقه والقضاء حول ما إذا كان الاحتجاج متطلبا في حالة الضياع أو الهلاك الجزئي للبضاعة أو الأمتعة المسجلة، فقد ذهب جانب من الفقه[8] والقضاء[9] إلى اعتبار الهلاك أو الضياع الجزئي، من قبيل التلف يستوجب توجيه احتجاج

---

[1] محمود مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 173، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 241.
[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 313.
[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 456.
[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 239.
[5] POURCELET (M) ; Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, pp 217 et 218.
[6] رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، المقال السابق، ص 52.
[7] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 165 و166.
[8] GODFROID (M), Les transports aériens, RFDAS 1991, p 231 ets, LITVINE (M), op.cit, pp 249 et 250.
[9] T.C. Genève, 25/06/1980, RFDA 1985, p 356 ets.

مكتوب إلى الناقل من جانب المرسل إليه خلال المواعيد المبينة في الفقرة الثانية للمادة 26 من اتفاقية وارسو لإعلامه بالحالة المذكورة، تحت طائلة عدم قبول الدعوى.[1]

أما الاتجاه الغالب في الفقه[2] والقضاء[3]، فيرى أن النص قد اقتصر بشكل صريح على توجيه الاحتجاج في حالة التلف فقط، وهو العطب الذي يلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة فيقلص من قيمتها وفقا للاستعمال الذي أعدت له، واستبعاد تطبيق أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى على الهلاك أو الضياع الجزئي، لأنها أحكام استثنائية لا يجوز التوسع في تفسيرها ما دام نص المادة 26 فقرة (2) من الاتفاقية يتحدث عن التلف، وبالتالي لا يشترط الاحتجاج لقبول دعوى المسؤولية عن الهلاك أو الضياع الجزئي.[4]

وأجازت الأنظمة القانونية المنظمة للنقل الجوي –على الصعيدين الدولي والداخلي– للناقل الجوي الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية بتوافر الشروط الآتية:

1) أن تصل البضاعة أو الأمتعة تالفة أو متأخرة:

يستطيع الناقل الجوي الدفع بعدم قبول الدعوى المقامة عليه في حالتين:

الحالة الأولى: وصول البضاعة أو الأمتعة واستلامها من قبل المرسل إليه استلاما فعليا وهي تالفة، سواء أكان التلف ظاهرا يمكن مشاهدته بالعين أو الفحص العادي كأن تصل الأقمشة ممزقة، أو الزهور ذابلة، يعد فيها التسليم دون اعتراض قرينة على أنها استلمت وهي في حالة جيدة،[5] لكن هذه القرينة ليست قاطعة يمكن للمرسل إليه نفيها وإثبات أن

---

[1] C.Cass, Athénes, 19/06/1991, RFDAS 1992, p 78 ets.
[2] TOSI (J.P), Responsabilité Aérienne, op.cit, p 175, LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, pp 566 et 567, CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 199.
[3] T.C. Toulouse, 14/02/1980, RFDA 1981, p236 ets, T.C. Lyon, 06/03/1972, RFDA 1979, p 89 ets, T.C Bruxelles, 09/01/1976, RFDA 1977, p 96 ets.
[4] C.A. Paris, 20/06/1990, D 1992, p 20, cass.com, 06/10/1992, Bull.Civ 1992, N° 297.
[5] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 240، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 116.

التلف قد سبق وقوع التسليم[1]. كما قد يكون التلف غير ظاهر يحتاج كشفه إلى فض الأغلفة أو فحص البضاعة أو الأمتعة فحصا دقيقا كمأكولات مغلفة تصل متعفنة، لكن يشترط على المرسل إليه أن يعلن للناقل بالتلف بمجرد اكتشافه.[2]

أما إذا وصلت البضاعة غير كاملة وهو ما يعرف بحالة الهلاك الجزئي، فإن بعض الفقه يعتبره داخلا في مفهوم التلف،[3] بينما يرى جانب آخر من الفقه خلاف ذلك، فالهلاك كليا أو جزئيا يعني انعدام ذات البضاعة وهو ما لا يتطابق مع وصولها معيبة.[4]

أما الحالة الثانية: فتتمثل في وصول البضاعة أو الأمتعة متأخرة عن الموعد المتفق عليه أو في الموعد المعقول الذي يحدده القاضي إذا خلا العقد من تحديد موعد وصول البضاعة أو الأمتعة.[5]

2) تقصير المرسل إليه في توجيه الاحتجاج:

حتى يتمكن الناقل الجوي الدفع بعدم قبول الدعوى، يجب ثبوت تقصير من جانب المرسل إليه على النحو الذي حددته كل من المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة والمادة 31 من اتفاقية مونتريال 1999، اللتان أوجبتا على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا مكتوبا إلى الناقل الجوي بمجرد اكتشافه تلف البضاعة أو الأمتعة أو نتيجة التأخير في عملية نقلهما، خلال المواعيد المقررة قانونا والمذكورة سالفا،[6] لأن التأخير في الإبلاغ يكون من شأنه إثارة الصعوبات حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر، وبالتالي يصعب على الناقل ذاته الدفاع على نفسه،[7] لذلك رأت التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية

[1] نهاد السباعي، مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي، مجلة المحامون (السورية)، العدد الخامس، أيار 1999، السنة الرابعة والستون، ص 131.
[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 337 و338.
[3] LITVINE (M), op.cit, p 250.
[4] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 456.
[5] محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 201.
[6] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 323، هشام فضلي، المرجع السابق، ص 114.
[7] TOSI (J.P), Transport Aérien, J-CL-com 1995, Fasc 925, N° 102.

الناقل الجوي وجوب إقرار حماية للناقل الجوي من خلال فرض على المرسل إليه إتباع إجراءات معينة في مواعيد قصيرة وإلا تعرض للدفع بعدم قبول دعواه.[1]

3) عدم وجود غش من قبل الناقل:

حتى يستطيع الناقل الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة عليه، يجب ألا يثبت توافر غش من جانبه لأن كل تصرف من قبل الناقل من شأنه منع المرسل إليه من اكتشاف العيوب التي أصابت البضاعة أو الأمتعة من هلاك أو تلف،[2] ترتب عن ذلك عدم تقديم المرسل إليه الاحتجاج في المواعيد المحددة،[3] وبالتالي فإن ثبوت غش الناقل الجوي من شأنه أن يؤدي إلى حرمان الناقل من التمسك بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية.[4]

بتوافر هذه الشروط، يمكن الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، أما استلام البضاعة أو الأمتعة دون احتجاج قرينة على سلامتها.[5]

أما بالنسبة للتشريع الجزائري الخاص بالنقل الجوي الداخلي الخاضع لأحكام قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل، فقد نصت المادة 152 منه على أنه "...في حالة التلف يجب أن يوجه المرسل إليه احتجاجا فور اكتشاف ذلك... وعند الضياع أو التأخر يجب أن يتم الاحتجاج... وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء تأخر في النقل، يجب أن يتم الطلب..."[6]

يظهر جليا من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري قد وسع من نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى، مخالفا أحكام كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، إذ إلى جانب إقراره

---

[1] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 211، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 241.
[2] محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 201.
[3] POURCELET (M), Transport aérien international et responsabilité, op.cit, pp 217 et 218.
[4] محمد السيد الفقي، النطاق الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع، المقال السابق، ص 441 وما يليها.
[5] الفقرة الأولى لكل من المادة 26 من اتفاقية وارسو 12929 المعدلة، والمادة 31 من اتفاقية مونتريـال 1999.
[6] تقابلها المادة 81 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية.

جواز الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة على الناقل الجوي في حالتي تلف البضاعة أو الأمتعة، والتأخير في عملية نقلهما،[1] أجاز المشرع الجزائري أيضا الدفع بعدم قبول الدعوى في حالة ضياع البضاعة أو الأمتعة، دون تحديد إن كان الضياع كلي أو جزئي، لكن لفظ الضياع المنصوص عليه في المادة 152 فقرة 3 من هذا القانون يشمل كلا حالتي الضياع، وبالتالي يشترط وجود الاحتجاج في كافة حالات الضرر التي تصيب البضاعة والأمتعة ما عدا حالة الهلاك التي تقبل دعوى المسؤولية بشأنه من دون شرط الاحتجاج.[2]

بالإضافة إلى ذلك، نجد أن المشرع الجزائري قد وسع من نطاق الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية ليشمل –إلى جانب التأخير في عملية نقل البضائع والأمتعة– التأخير في عملية نقل المسافرين على خلاف التشريع الدولي الذي لم يضع أي حكم خاص بهذا الدفع في مجال نقل الركاب.[3]

إن الغاية التي يهدف من ورائها المشرع الجزائري عند توسعه في حالات الدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي هو تقديم الحماية القانونية والاقتصادية لشركات الطيران الوطنية من رجوع مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين عليها في أي وقت شاءوا[4].

لكن هذه الحماية الممنوحة للناقل الجوي –من خلال التوسع في حالات الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية– تضر بمصالح متعاملي النقل الجوي من أجل حصولهم على التعويض الناجم عن الأضرار التي أصابتهم من جراء حوادث الطيران، وما يترتب عنه من ازدواجية في أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى في التشريعات الدولية والداخلية.

وكان من الأجدر على المشرع الجزائري عدم التوسع في حالات الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة على الناقل الجوي، والتقييد بنفس حالت الدفع الواردة في كل من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999، من أجل إقامة توازن بين مصالح كل من الناقل

---

[1] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 174.

[2] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 360 و361.

[3] الفقرة الخامسة للمادة 152 من قانون 06/98 تقابلها الفقرة الخامسة للمادة 81 من قانون 166/64.

[4] - BOUJELLAL (A), thèse, op, cit, p341.

الجوي ومستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين من جهة، وتوحيد نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى على الصعيدين الدولي والداخلي من جهة أخرى.

- **ثانيا: أحكام الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية.**

نظمت اتفاقية وارسو لعام 1929 الأصلية الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية في الفقرة الثانية من المادة السادسة والعشرين والتي تنص على أنه: "2)- على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل بمجرد اكتشافه تلفا في البضائع أو الأمتعة ويكون ذلك خلال ثلاثة أيام على الأكثر من تاريخ الاستلام في حالة الأمتعة وسبعة أيام بالنسبة للبضائع وفي حالة التأخير يتعين توجيه الاحتجاج خلال مدة أقصاها أربعة عشر يوما تحسب من يوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضاعة قد وضعت تحت تصرفه". حيث فرضت – الاتفاقية- على المرسل إليه أن يرسل احتجاجا مكتوبا إلى الناقل الجوي إذا لحق البضائع أو الأمتعة المسجلة تلف بمجرد اكتشافه،[1] أو على الأكثر في مهلة ثلاثة (03) أيام من تاريخ تسلمه للأمتعة المسجلة أو سبعة (07) أيام من تاريخ تسلمه للبضاعة أو خلال أربعة عشرة (14) يوما من التاريخ الذي كان ينبغي فيه وضع الأمتعة والبضاعة تحت تصرفه في حالة التأخير في عملية النقل.

وقد عدل بروتوكول لاهاي لعام 1955 هذه المواعيد[2] فجعلها سبعة (07) أيام للأمتعة وأربعة عشرة (14) يوما للبضاعة وواحد وعشرين (21) يوما على الأكثر في حالة التأخير ويكون ذلك من التاريخ الذي وضعت فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه أو الراكب، وقد تبنت اتفاقية مونتريال 1999 هذه المواعيد الأخيرة من خلال نص المادة 31 فقرة 2 منها من دون أن تحدث عليها أي تعديل، وحسب المادة 23 من اتفاقية وارسو

[1] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 456 و457، ضياء علي أحمد نعمان، الإجراءات الخاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الخاصة، المقال السابق، ص 152.
[2] المادة 15 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدلة للمادة 26 من اتفاقية وارسو 1929.

1929 والمادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999، لا يجوز إنقاص من هذه المواعيد لأن ذكرها ناقصة في عقد النقل يعد من الشروط المعفية من المسؤولية، لأن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو يقرر الحد منها يعد باطلا وكأنه لم يكن.

ويختلف بدأ سريان ميعاد الاحتجاج في حالة التلف عنه في حالة التأخير، إذ يبدأ ميعاد الاحتجاج في حالة التلف ابتداء من تاريخ تسلم البضاعة أو الأمتعة المسجلة،[1] بينما يبدأ سريان هذا الميعاد في حالة التأخير ابتداء من اليوم الذي كان من المفروض أن توضع فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه أو الراكب،[2] وتكون العبرة بتاريخ إرسال الاحتجاج لا بتاريخ وصوله إلى الناقل الجوي عند تقدير ما إذا تم اتخاذ الإجراء في الميعاد القانوني.[3]

أما المشرع الجزائري فقد حدد –من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98– النطاق الزمني للدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، حيث اشترط أن يوجه الاحتجاج –في حالة التلف– من المرسل إليه أو الراكب إلى الناقل فور اكتشاف ذلك في مهلة أقصاها ثلاثة (03) أيام فيما يخص الأمتعة،[4] وسبعة (07) أيام فيما يتعلق بالبضاعة اعتبارا من تاريخ تسليمها، وعند الضياع أو التأخير يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشرة (14) يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه أو الراكب.

وبالتالي فإن المواعيد التي أخذ بها المشرع الجزائري –من خلال هذا النص– هي نفس المواعيد المقررة في اتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929، مستبعدا الأخذ بالمواعيد المقررة في

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 796 و797.
[2] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 155، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 275 و276.
[3] TOSI (J.P), responsabilité aérienne, op.cit, p 380.
[4] قضت المحكمة العليا –في هذا الصدد- في قرارها الصادر بتاريخ 2007/12/18 بأن: "البرقيات الرسمية الصادرة عن مصلحة الاستعلامات الخاصة بالأمتعة، لدى مطار الجزائر هواري بومدين، تثبت أن احتجاج المطعون ضدهم بشأن عدم وصول أمتعتهم وتمكينهم منها حصل فور وصولهم بهذا المطار" – قرار المحكمة العليا- الغرفة المدنية- ملف رقم 392346 الصادر بتاريخ 12/18/ 2007، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2008، ص 173.

بروتوكول لاهاي 1955 المعدل للاتفاقية رغم أن الجزائر قد صادقت على هذا البروتوكول في نفس الوقت الذي صادقت فيه على الاتفاقية الأصلية، مما يؤدي إلى ازدواجية في التشريع الجزائري الخاص بمواعيد تقديم الاحتجاج –المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والداخلي– وكان من الأجدر على المشرع الجزائري أن يأخذ بالمواعيد المقررة في بروتوكول لاهاي 1955 من أجل توحيد هذه المواعيد سواء كان النقل دوليا أو داخليا.

كما أقر قضاء المحكمة العليا بوجوب توجيه الاحتجاج من قبل المرسل إليه إلى الناقل الجوي أو أحد تابعيه فور اكتشافه للأضرار الحاصلة للبضاعة أو الأمتعة، دون تحديد شكل هذا الاحتجاج، حيث قضت في قرارها الصادر بتاريخ 2014/09/04 بأن: "القرار المطعون فيه لم يتناقض كما تزعمه الطاعنة، ذلك أن الأمر يتعلق بعقدين اثنين الأول يخص النقل الجوي والثاني يتعلق بتمثيل بشركة سويسبور، وبالتالي فتوجيه الاحتجاج لممثلها يكون صحيحا".[1]

كما قضت أيضا في قرارها الصادر بتاريخ 2010/05/06 بأن: "الطاعنة تعيب على القرار المطعون فيه عدم أخذه بالدليل العكسي التي تنص عليه المادة 152 من القانون السالف الذكر والمتمثل في تقديم محضر معاينة وتقرير خبرة فعلا، حيث أن المادة 55 من القانون التجاري تعفي من الاحتجاج عند إجراء الخبرة أو المعاينة خلال 3 أيام وهو ما وقع في الدعوى، وبالتالي كان يتعين على قضاة الموضوع الأخذ بهذا الاحتجاج والنظر في الدعوى على ضوء ما قدم أمامهم من وسائل إثبات للأضرار اللاحقة بالحمولة ومسؤولية الناقل في هذه الأضرار، وعليه فهذا الوجه مؤسس".[2]

---

[1] قرار المحكمة العليا –الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0962763 الصادر بتاريخ 2014/09/04، مجلة المحكمة العليا – العدد الثاني 2014، ص 237.

[2] قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0626562 الصادر بتاريخ 2010/05/06 (غير منشور)، قضى بنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 2008/05/11 (غير منشور) وبإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون.

كما نصت الفقرة الرابعة للمادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه: "في حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء التأخير في نقله، يجب أن يتم الطلب في مهلة ثلاثين (30) يوما حسب تاريخ توقع الوصول". وبالتالي يكون المشرع الجزائري قد استحدث حكما جديدا –لم تتضمن اتفاقيتي وارسو ومونتريال حكما مماثلا له ضمن نصوصهما– يهدف من وراء ذلك عدم إثقال كاهل الناقل الجوي بدعاوى المسؤولية الناجمة عن التأخير في عملية نقل الأشخاص من خلال إلزام رافعيها بضرورة القيام باحتجاج مكتوب خلال 30 يوما من التاريخ الذي كان يفترض أن تصل فيه الطائرة إلى مطار الوصول.[1]

ويترتب على عدم إرسال المرسل إليه الاحتجاج في المواعيد المقررة في التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي –السالفة الذكر– إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده،[2] ويراعى أنه لا يجوز للناقل التمسك بهذا الدفع في حالة ارتكابه للغش الذي يحول دون اكتشاف التلف الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة، وذلك طبقا للفقرة الرابعة من المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة للفقرة الرابعة من المادة 31 من اتفاقية مونتريال 1999، عملا بالمبدأ القانوني العام القائل بأن الغش يفسد كل شيء.[3]

أما قانون الطيران المدني الجزائري –من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 152 منه على أن تسلم الأمتعة المسجلة والشحن دون احتجاج من المرسل إليه يشكل قرينة عن تسلمها وهي في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس، لأن عدم توجيه المرسل إليه أو الراكب احتجاجا مكتوبا ضد الناقل الجوي يعد قرينة بسيطة مؤداها أن المرسل إليه أو

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 364.
[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 423، جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 323.
[3] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 277، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 244، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 201.

الراكب قد تسلم البضاعة أو الأمتعة في حالة جيدة طبقا لسند النقل، ما لم يثبت العكس أي أنه لم يتسلمها في حالة جيدة على أساس الحجية النسبية لبيانات سند النقل.[1]

كما قضت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2014/09/18 بأنه "...من المقرر أيضا بنص الفقرة الرابعة من نفس المادة (المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929) أنه في حالة عدم الإدلاء باحتجاج في المهلات المنصوص عليها تكون جميع الدعاوى ضد الناقل مرفوضة عدى في حالة غش صادر عن هذا الأخير وطالما أن قضاة الموضوع قد عاينوا أن الطاعنة تقر في الإرسالية التي وجهتها للمطعون ضدها المؤرخة في 14 / 02 / 2010 أنها تسلمت متاعها في الخامس من شهر فيفري 2010 وأن احتجاجها جاء خارج الآجال المحددة بالفقرة الثانية من المادة 26 السالفة الذكر، فإنهم وخلافا لما تزعمه الطاعنة قد التزموا بتطبيق الصحيح للقانون على اعتبار اتفاقية فارسوفيا المصادق عليها من طرف الجزائر تطبق في عقد النقل الجوي وبالنسبة لجميع الشركات الجوية".[2]

كما يترتب –استنادا لنص الفقرة الأخير للمادة 152 من هذا القانون– على عدم توجيه احتجاج في المواعيد المقررة فيه، إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده، مع مراعاة عدم جواز التمسك بهذا الدفع في حالة الغش، ويقع عبء إثبات هذا الغش على عاتق المرسل إليه أو الراكب كأن يثبت أن غش الناقل هو الذي حال دون اكتشافه تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة المسجلة.[3]

---

[1] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 174.

[2] قرار المحكمة العليا – الغرفة المدنية- ملف رقم 0945456 صادر بتاريخ 2014/09/18، مجلة المحكمة العليا – العدد الثاني، 2014، ص 188.

[3] [3] « La fraude englobe tous les actes ou omissions qui rendraient impossible la protestation avant l'expiration du délai légal, mais également tout manœuvre frauduleuse du transporteur ou de ses préposés », cité par : BOUDJELLEL (A), Thèse, op.cit, p 340.

الفرع الثاني:

مواعيد رفع دعوى المسؤولية بين السقوط والتقادم.

إضافة إلى حق الناقل الجوي في الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية إذا لم يقدم الراكب أو المرسل احتجاجا مكتوبا إلى الناقل فور اكتشافه تلف الأمتعة أو البضائع أو التأخير في عملية نقلها خلال الآجال المحددة قانونا، فقد وضعت الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي مدة معينة أمام المتضررين –سواء أكان الراكب أم ورثته أو المرسل أم المرسل إليه– لرفع دعوى المسؤولية، فإذا لم ترفع الدعوى ضد الناقل الجوي المسؤول عن الضرر الذي أصاب المتضرر في شخصه أو في بضاعته خلال هذه المدة المحددة قانونا فقد حقه في رفع دعواه على الناقل الجوي، حيث تراوح الوضع بين سقوط دعوى المسؤولية التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي (أولا)، وتقادمها في التشريعات الداخلية (ثانيا).

- **أولا: سقوط دعوى المسؤولية**

تنص المادة 29 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه:

1- "تقام دعوى المسؤولية في خلال سنتين ابتداء من تاريخ وصول الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.

2- ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار إليها".

ويتضح من خلال هذا النص أن المتضرر ملزم برفع دعوى المسؤولية خلال سنتين[1] اعتبارا من تاريخ وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة في الميعاد أو متأخرة[2]، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه إن لم تصل إطلاقا إلى مطار الوصول أو من تاريخ

---

[1]- نفس مدة سقوط دعوى المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة الباخرة أقرتها المادة 20 فقرة 1 و 2 من اتفاقية هامبورغ.
- أنظر: فاروق محمد ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1994، ص 239.
[2]- رفعت أبادير، القانون الخاص الجوي المغربي، دون ذكر دار النشر، 1978، ص230.

وقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن المضي في تنفيذ عقد النقل الجوي لأي سبب كان، وإذا رفعت الدعوى بعد هذه المدة يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الدعوى.[1]

ولقد اختلف الفقه حول التكييف القانوني للفترة التي يتعين خلالها رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي: هل هي فترة تقادم أم فترة سقوط؟

فذهب جانب من الفقه يقوده الفقيهين: P.Chauveau[2] و M.Pourcelet[3]، ساندته في رأيه محكمة النقض الفرنسية بدوائرها المجتمعة،[4] إلى أن مدة السنتين التي حددتها الاتفاقية هي مدة تقادم ومن ثم تكون قابلة للوقف والانقطاع، ويستندون في ذلك إلى أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل بحريا أو كان بريا يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة، وهذه الفترة دائما هي فترة تقادم،[5] ومن ثم يجب ألا يشذ النقل الجوي عن تلك القاعدة، كما يبررون موقفهم بأن الفقرة الثانية للمادة 29 من اتفاقية وارسو تحيل على قانون محكمة النزاع في طريقة احتساب مدة السنتين، فهذا يعني بالضرورة أن يرد على هذه المدة وقف وانقطاع، أي أنها مدة تقادم وليست مدة سقوط،[6] وقد تواترت أحكام القضاء الفرنسي منذ ذلك الحين في هذا الاتجاه.[7]

أما الرأي الراجح فقها[8] والجاري عليه العمل في قضاء الدول الأخرى،[9] هو اعتبار المدة المذكورة هي مدة سقوط لا مدة تقادم، فلا يرد عليها الوقف أو الانقطاع، لاسيما وأن

1- هاني دويدار، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 449، أكرم يا ملكي، المرجع السابق، ص 152، جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 324.

[2] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 197.

[3] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p 218.

[4] Cass-Ass-Plén, 14/01/1977, RFDA 1977, p 268 ets. Cass-ass-Plén, 01/07/1977, RFDA 1978, p 93 ets.

[5] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 638، أبو زيد رضوان القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 423.

[6] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 815، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 279.

[7] Cass-Civ, 10/03/1981, RFDA 1981, p 330.

- C.A. Paris, 14/03/1991 BTL, p 310.
- T.Com.Paris, 29/09/1993, BTL 1994, p 301.
- C.A.Versailles (12e ch), 14/02/2008, BTL 2008, p 172.
- Cass.com, 17/02/2009, BTL 2009, p 175.

[8] LE MOINE (M), Traité de droit aérien, op.cit, p 557 ets,

[9] T.com. Luxemburg (2e sec), 20/12/1985, RFDA 1986, p 112 ets, T.Civ, Rome, 19/01/1972, RFDA 1973, p 77 ets.

الاتفاقية استعملت مصطلح السقوط "Déchéance" ولم تستعمل اصطلاح التقادم "Prescription"[1]، كما أن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لجميع الدول الأعضاء في الاتفاقية نظرا لاختلاف قوانينها الوطنية في مسألة تحديد أسباب انقطاع التقادم ووقفه، وأما عن الإحالة على قانون محكمة النزاع فلا يعني سوى اختصاص محكمة النزاع بطريقة حساب وتحديد سريان مدة السقوط هذه، أي تحديد تاريخ وصول الطائرة، أو التاريخ الذي كان من المفروض أن تصل فيه، أو تاريخ إيقاف النقل.[2]

كما نشير إلى أن اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت هي الأخرى صراحة –حسب نص المادة 35 منها– على اعتبار مدة سنتين هي مدة سقوط دعوى المسؤولية وليس مدة تقادم، من خلال احتفاظها بمصطلح السقوط "Déchéance" عند صياغتها المادة المذكورة، والغاية من ذلك توحيد أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي بصفة عامة، وأحكام سقوطها بصفة خاصة.[3]

وينطبق سقوط دعوى المسؤولية على جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص سواء في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني أو التأخير في وصوله، أو نقل البضائع والأمتعة سواء في حالة تلف البضاعة أو الأمتعة أو هلاكها أو ضياعها، أو التأخير في وصولها،[4] حيث يتوجب على الراكب أو الشاحن أو المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد النهائي أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل،[5] وإلا سقط حق المتضررين في الحصول على التعويض المقرر في الاتفاقية.[6]

---

[1] LOKO.BALOUSSA (E.J), Thèse, op.cit, p 392 ets.
[2] BOYER (L), le delai de l’article 29 de la convention de Varsovie, RFDA 1981, p282 ets.
[3] GODFROID (M), NAVEAU (J), FRUHLING (P), Précis de Droit Aérien, op.cit, p 406 ets.
[4] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 245
[5] DUPONT (P.M), op.cit, p 371..
[6] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 156 و157، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، المرجع السابق، ص 344.

➢ **ثانيا: تقادم دعوى المسؤولية**

تنص الفقرة الثانية للمادة 156 من قانون الطيران المدني رقم 98-06 على أن: "تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق:

2/ بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة والشحن المنقول ولأعضاء الطاقم، مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه.

تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود"

ويتضح من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري قد نص صراحة على أن مدة سنتين المذكورة أعلاه هي مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي، متجنبا النقاش أو الجدل الذي ثار بين الفقه والقضاء على الصعيد الدولي حول اعتبار المدة المنصوص عليها في المادة 29 من اتفاقية وارسو هي مدة سقوط أم مدة تقادم،[1] مسايرا في ذلك تقادم دعوى المسؤولية في النقل البحري –من خلال نص المادة 742 من القانون البحري الجزائري رقم 76-80[2] التي تنص على أن: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه".

أما قضاء المحكمة العليا، فقد اعتبر –على خلاف القانون الوطني– أن هذه المدة مدة سقوط، بانقضائها يسقط الحق في رفع الدعوى، وبالتالي لا يرد على هذا الميعاد الوقف أو الانقطاع حتى ولو كان ذاك مخالفا للمواعيد المقررة في القانون الوطني، حيث قضت

---

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 368 و369. أحمد عبد الرحمان المحلكم، نظرة في بعض أحكام اتفاقية وارسو 1929، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد 3، السنة 18 1994، ص628.

[2] الجريدة الرسمية، عدد رقم 29، لسنة 1977.

المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2013/01/10، بأن: "الطاعنة لم تستأنف الحكم الصادر حضوريا في 16 فيفري 2005 إلا بتاريخ 23 ماي 2011 أي بعد أجل السقوط المحدد في المادة 314 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بسنتين من تاريخ صدور الحكم، ومتى كان ذلك كان يتعين على القرار المطعون فيه التصريح بعدم قبول الاستئناف شكلا لسقوط الآجال، حيث لم يبقى ما يتطلب الفصل فيه عملا بالمادة 365 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية".[1]

كما قضت أيضا –في قرارها الصادر بتاريخ 2014/12/04– بأنه: "...من المقرر قانونا عملا بأحكام المادة 314 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن الحكم الحضوري الفاصل في موضوع النزاع لا يكون قابلا لأي طعن بعد انقضاء سنتين من تاريخ النطق به ولو لم يتم تبليغه رسميا.

حيث ومن الثابت أن حكم 27 جانفي 2009 الصادر حضوريا لم تستأنفه المدعية الطاعنة إلا في 25 أفريل 2011 وبعد مضي أكثر من سنتين عن تاريخ صدوره.

حيث كان على القضاة الحكم بعدم الطعن فيه بالاستئناف لعدم جوازه، ويتركهم لما كان عليهم فعلهم تجاوزوا سلطتهم وعرضوا قرارهم المطعون فيه للنقض والإبطال".[2]

ويترتب عن تقادم دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي قابليتها للوقف أو الانقطاع،[3] إلا أن المشرع الجزائري –من خلال قانون الطيران المدني رقم 98-06– لم ينص على أسباب وقف وانقطاع التقادم،[4] مما يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في

[1] قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0844487 الصادر بتاريخ 2013/01/10 (غير منشور).
[2] قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0954191، الصادر بتاريخ 2014/12/04 (غير منشور).
[3] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 461، محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 137.
[4] لكن بالمقابل نصت المادة 107 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 على أن: "أسباب وقف انقطاع التقادم المتعلقة بالالتزامات والعقود تنطبق على دعاوى المسؤولية الواردة في هذا القانون".

أحكام القانون المدني، حيث تنص الفقرة الأولى للمادة 316 منه، على أنه: "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب". ومعنى ذلك أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلا على المدعي استحالة مطلقة ومثال على ذلك أن يفقد أهليته لمدة معينة.[1]

فالوقف يقصد به تعطل وامتناع سريان التقادم، بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفا فيها، فإذا مازال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان وتضم المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له، ولا تدخل في حسابها المدة التي ظل التقادم موقوفا فيها.[2]

بينما الانقطاع هو زوال كل أثر للمدة التي انقطعت منه بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن،[3] ويبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد.[4]

وبالتالي يتم تمديد الآجال التي يمكن أن ترفع فيها دعوى المسؤولية على الناقل الجوي كلما حصل انقطاع في مدة التقادم فتبدأ حساب مدة التقادم من جديد ومن تاريخ انتهاء الأثر عن سبب الانقطاع،[5] كأن ترفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة.

كما تسري أحكام تقادم دعوى المسؤولية في النقل الجوي الداخلي المرفوعة على الناقل الجوي سواء أكان ناقلا متعاقدا أم ناقلا فعليا،[6] حيث حرص المشرع الجزائري من خلال نص المادة 156 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على مراعاة أحكام المادة 153 منه المتعلقة بالناقلين المتتابعين لتحديد الناقل المدعى عليه من لناقلين الذين نفذوا عملية النقل،[7]

[1] علي البارودي، دروس في العقود التجارية، دار الطالب لنشر ثقافة الجامعات، الإسكندرية، عدم ذكر سنة النشر، ص 199، و200.
[2] عبد السلام ذيب، المرجع السابق، ص 169
[3] نهاد السباعي، رزق الله أنطاكي، الوجيز في الحقوق التجارية، مطبعة الإنشاء – دمشق، الطبعة الثانية، 1962، ص 302.
[4] المادة 317 من القانون المدني.
[5] المادة 319 من القانون المدني.
[6] هاني دويدار، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 450.
[7] بالرجوع إلى نص المادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98، فإن تقديم الاحتجاج لناقل الجوي قبل رفع دعوى المسؤولية من شأنه وقف تقادم الدعوى.

كما حدد المشرع الجزائري طريقة احتساب مدة سنتين فجعل هذه المدة تسري من يوم وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة في الميعاد المحدد أو وصلت متأخرة، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه في حالة عدم وصول الطائرة إلى مطار الوصول.[1]

[1] استمد المشرع الجزائري طرق احتساب مدة السنتين من المادة 29 من اتفاقية وارسو 1929.

الملحق رقم 8

CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINESRÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL FAITE À MONTRÉAL LE 28 MAI 1999

Entrée en vigueur :	La Convention est entrée en vigueur le 4 novembre 2003*.
Situation :	129 parties.

État	**Date de la signature**	**Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)**	**Date d'entrée en vigueur**
Afrique du Sud	28/5/99	22/11/06	21/1/07
Albanie	-	20/10/04 (a)	19/12/04
Allemagne (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Arabie saoudite	28/5/99	15/10/03	14/12/03
Argentine (22)	-	16/12/09 (a)	14/2/10
Arménie	-	16/04/10 (a)	15/6/10
Australie	-	25/11/08 (a)	24/1/09
Autriche (10)	-	29/4/04 (a)	28/6/04
Azerbaïdjan (26)	-	10/2/15 (a)	11/4/15
Bahamas	28/5/99	-	-
Bahreïn	-	2/2/01 (a)	4/11/03
Bangladesh	28/5/99	-	-
Barbade	-	2/1/02 (a)	4/11/03
Belgique (1)(15)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Belize	28/5/99	25/8/99	4/11/03
Bénin	28/5/99	30/3/04	29/5/04
Bolivie (État plurinational de)	28/5/99	6/5/15	5/7/15
Bosnie-Herzégovine	-	9/3/07 (a)	8/5/07
Botswana	-	28/3/01 (a)	4/11/03
Brésil	3/8/99	19/5/06	18/7/06
Bulgarie	-	10/11/03 (a)	9/1/04
Burkina Faso	28/5/99	25/6/13	25/8/13
Cabo Verde	-	23/8/04 (a)	22/10/04
Cambodge	28/5/99	-	-
Cameroun	27/9/01	5/9/03	4/11/03
Canada (6)	1/10/01	19/11/02	4/11/03
Chili (21)	28/5/99	19/3/09	18/5/09
Chine (18)	28/5/99	1/6/05	31/7/05

الملحق رقم 8

Chypre	-	20/11/02 (a)	4/11/03
Colombie	15/12/99	28/3/03	4/11/03
Congo	-	19/12/11 (A)	17/2/12
Costa Rica	20/12/99	9/6/11	8/8/11
Côte d’Ivoire	28/5/99	4/2/15	5/4/15
Croatie	-	23/1/08 (a)	23/3/08
Cuba	28/5/99	14/10/05	13/12/05
Danemark (1)(11)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Égypte	-	24/2/05 (A)	25/4/05
El Salvador	-	7/11/07 (a)	6/1/08
Émirats arabes unis	-	7/7/00 (a)	4/11/03
Équateur	-	27/6/06 (a)	26/8/06
Espagne (13)	14/12/00	29/4/04	28/6/04
Estonie	4/2/02	10/4/03	4/11/03
États-Unis (7)	28/5/99	5/9/03	4/11/03
Éthiopie	-	23/4/14 (a)	22/6/14
Fédération de Russie (30)	-	22/6/17 (a)	21/8/17

État	Date de la signature	Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)	Date d'entrée en vigueur
Fidji	-	10/11/15 (a)	9/1/16
Finlande (4)	9/12/99	29/4/04	28/6/04
France (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Gabon	28/5/99	4/2/14	5/4/14
Gambie	-	10/3/04 (a)	9/5/04
Géorgie	-	20/12/10 (a)	18/2/11
Ghana	28/5/99	-	-
Grèce (1)	28/5/99	22/7/02	4/11/03
Guatemala (28)	-	7/6/16 (a)	6/8/16
Guinée Équatoriale	-	18/9/15 (AA)	17/11/15
Guyana	-	23/12/14 (a)	21/2/15
Honduras	-	25/11/15 (a)	24/01/16
Hongrie	-	8/11/04 (a)	7/1/05
Îles Cook	-	22/5/07 (a)	21/7/07
Inde	-	1/5/09 (a)	30/6/09
Indonésie	-	20/3/17 (a)	19/5/17
Irlande (1)	16/8/00	29/4/04	28/6/04
Islande	28/5/99	17/6/04	16/8/04
Israël (24)	-	19/1/11 (a)	20/3/11
Italie (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Jamaïque	28/5/99	7/7/09	5/9/09
Japon (8)	-	20/6/00 (A)	4/11/03
Jordanie	5/10/00	12/4/02	4/11/03
Kazakhstan	-	2/7/15 (a)	31/8/15
Kenya	28/5/99	7/1/02	4/11/03
Koweït	28/5/99	11/6/02	4/11/03
Lettonie	-	17/12/04 (A)	15/2/05
L'ex-République yougoslave de Macédoine	-	15/5/00 (a)	4/11/03
Liban	-	15/3/05 (a)	14/5/05
Lituanie (17)	28/5/99	30/11/04	29/1/05
Luxembourg (2)	29/2/00	29/4/04	28/6/04

الملحق رقم 8

Madagascar	28/5/99	28/12/06	26/2/07
Malaisie (20)	-	31/12/07 (a)	29/2/08
Maldives	-	31/10/05 (a)	30/12/05
Mali	-	16/1/08 (a)	16/3/08
Malte	28/5/99	5/5/04	4/7/04
Maroc	-	15/4/10 (a)	14/6/10
Maurice	28/5/99	2/2/17	3/4/17
Mexique	28/5/99	20/11/00	4/11/03
Monaco	28/5/99	18/8/04	17/10/04
Mongolie	-	5/10/04	4/12/04
Monténégro (23)	-	15/1/10 (a)	16/3/10
Mozambique	28/5/99	27/1/14	28/3/14
Namibie	28/5/99	27/9/01	4/11/03
Niger	28/5/99	-	-
Nigéria	28/5/99	10/5/02	4/11/03
Norvège	-	29/4/04 (a)	28/6/04
Nouvelle-Zélande (5)	13/7/01	18/11/02	4/11/03
Oman	-	28/5/07 (a)	27/7/07
Pakistan	28/5/99	19/12/06	17/2/07

État	Date de la signature	Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)	Date d'entrée en vigueur
Panama	28/5/99	13/9/02	4/11/03
Paraguay	17/3/00	29/3/01	4/11/03
Pays-Bas (14)	30/12/99	29/4/04	28/6/04
Pérou	7/9/99	11/4/02	4/11/03
Philippines (la République des) (27)	-	19/10/15 (a)	18/12/15
Pologne	28/5/99	17/1/06	18/3/06
Portugal (1)	28/5/99	28/2/03	4/11/03
Qatar (16)	-	15/11/04 (a)	14/1/05
République arabe syrienne	-	18/7/02 (a)	4/11/03
République centrafricaine	25/9/01	-	-
République de Corée	-	30/10/07 (a)	29/12/07
République de Moldova	-	17/3/09 (a)	16/5/09
République démocratique du Congo	-	21/7/14 (a)	19/9/14
République dominicaine	28/5/99	21/9/07	20/11/07
République tchèque (3)	28/5/99	16/11/00	4/11/03
République-Unie de Tanzanie	-	11/2/03 (a)	4/11/03
Roumanie	18/11/99	20/3/01	4/11/03
Royaume-Uni (1)	28/5/99	29/4/04	28/6/04
Rwanda	-	20/10/15 (a)	19/12/15
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	-	29/3/04 (a)	28/5/04
Sénégal	28/5/99	7/9/16	6/11/16
Serbie	-	3/2/10 (a)	4/4/10
Seychelles	-	13/9/10 (a)	12/11/10
Sierra Leone	-	24/11/15 (a)	23/01/16
Singapour (19)	-	17/9/07 (a)	16/11/07
Slovaquie	28/5/99	11/10/00	4/11/03
Slovénie	28/5/99	27/3/02	4/11/03
Soudan	28/5/99	18/8/17	17/10/17
Suède (1)	27/8/99	29/4/04	28/6/04
Suisse	28/5/99	7/7/05	5/9/05
Swaziland	28/5/99	23/11/16	22/1/17
Tchad	-	12/7/17	10/9/17
Thaïlande (31)	-	3/8/17	2/10/17
Togo (29)	28/5/99	27/9/16	26/11/16
Tonga	-	20/11/03 (a)	19/1/04
Turquie (25)	28/5/99	25/1/11	26/3/11
Ukraine	-	6/3/09 (a)	5/5/09
Uruguay	9/6/99	4/2/08	4/4/08
Vanuatu	-	9/11/05 (a)	8/1/06
Zambie	28/5/99	-	-
Organisations régionales d'intégration économique			
Union européenne (9)	9/12/99	29/4/04 (AA)	28/6/04

المبحث الثاني:

الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي

يحق لمستعملي الطائرة –من ركاب أو شاحنين– رفع دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي، لإلزامه بأداء التعويض المقرر قانونا لجبر ما لحق المتضرر من ضرر نتيجة إخلال الناقل (أو تابعيه) بالتزام ضمان السلامة الذي يلقيه عليه عقد النقل الجوي.

لذلك اهتمت النظم القانونية المتعلقة بتنظيم أحكام دعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي، حيث وضعت لها أحكاما حرصت من خلالها إقامة توازن عادل بين مصالح مستعملي الطائرة من جهة، وبين مصالح الناقلين الجويين من جهة أخرى.

وتدور أحكام دعوى المسؤولية حول الاختصاص القضائي والاتفاقي بنظر الدعوى وأطرافها، والدفع بعدم قبولها وأخير الحق في سقوط الدعوى وتقادمها.

ويمكن تقسيم هذه الأحكام إلى قسمين رئيسيين: الأول يتعلق بالأحكام الخاصة برفع دعوى المسؤولية (المطلب الأول)، بينما يتعلق القسم الثاني بأسباب انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

الأحكام الخاصة برفع دعوى المسؤولية.

إذا أخل الناقل الجوي بتنفيذ الالتزامات التي يلقيها على عاتقه عقد النقل الجوي، وترتب عنها ضرر أصاب الراكب أو البضاعة، كان من الطبيعي أن يلجأ المتضرر إلى رفع دعوى المسؤولية مطالبا حمايته وتعويضه عما أصابه من ضرر، أمام الجهة المختصة بالنظر في دعوى المسؤولية، سواء كانت ذات اختصاص قضائي من خلاله ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة نوعيا وإقليميا، أو ذات اختصاص اتفاقي، من خلاله يتم حل المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع عن طريق التحكيم التجاري.

ورغم عدم تحديد التشريعات الدولية والداخلية –الخاصة بالنقل الجوي– أطراف دعوى المسؤولية الخاضعة لأحكامها، وبالرجوع إلى القواعد العامة، فإن أطراف دعوى المسؤولية – بطبيعة الحال– هما: المدعي، سواء كان المسافر أو شاحن البضاعة من جهة، والمدعى عليه وهو الناقل الجوي من جهة أخرى.

ولكي يتمكن المضرور من رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي لابد من تحديد الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية (الفرع الأول)، بالإضافة إلى ضرورة تحديد من له الحق في رفع هذه الدعوى وعلى من ترفع (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

الجهة المختصة بنظر دعوى المسؤولية.

حددت كل من الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية الجهة المختصة للنظر في دعوى التعويض الناجمة عن الأضرار التي أصابت كل من ركاب أو ورثتهم أو الشاحنين سواء ذات اختصاص قضائي الذي يستوجب إقامة دعوى المسؤولية –بالضرورة– أمام المحكمة المختصة محليا ونوعيا، بحيث يكون رفع الدعوى في إحدى الدول المتعاقدة، وذلك حتى تضمن تقيد المحكمة المعروض أمامها النزاع بأحكامها (أولا)، أو ذات اختصاص اتفاقي من خلال التحكيم كوسيلة لحل المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع (ثانيا).

- **أولا: الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية.**

مر الاختصاص القضائي بتطور هام من حيث عدد المحاكم التي يحق للمدعي رفع دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وذلك منذ اتفاقية وارسو 1929 مرورا بالبروتوكولات المعدلة لها حتى اتفاقية مونتريال 1999، من حيث الجهات القضائية المخول لها الفصل في الدعاوى التي يرفعها المضرور على الناقل الجوي.[1]

لهذا فإن مسألة تحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى مسؤولية الناقل الجوي، تختلف حسب عملية النقل الجوي ذات طابع دولي أو داخلي، لذلك لابد من تمييز بين الاختصاص القضائي في النقل الجوي الدولي (I)، والاختصاص القضائي في النقل الجوي الداخلي بنظر دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي (II).

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 438، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 215، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 168 و169. عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، دون ذكر دار النشر، الطبعة الأولى، 2001، ص58 و 59.

I) أحكام الاختصاص القضائي في النقل الجوي الدولي:

كان الطابع الدولي للنقل الجوي محل اعتبار من قبل التشريعات الدولية عند تحديدها الجهة القضائية المختصة التي يحق للمتضرر أن يرفع أمامها دعوى المسؤولية على الناقل.

لهذا سنعالج الاختصاصات القضائية المشركة في كل من اتفاقية وارسو المعدلة واتفاقية مونتريال 1999 بالنظر في دعوى المسؤولية (أ)، ثم بعد ذلك نتطرق إلى إدراج الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية مونتريال 1999 (ب).

أ) الاختصاصات القضائية المشتركة في التشريع الدولي:

أعطت اتفاقية وارسو 1929 من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 28 منها– والتي تقابلها الفقرة الأولى للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 – الحق للمدعي أن يقيم دعوى المسؤولية في إقليم إحدى الدول المتعاقدة، وذلك حتى تضمن تقيد المحكمة المعروض عليها النزاع بأحكامها والتزام بنصوصها، لأنها طرف بالاتفاقية، وهذا بدوره يحقق التوازن الذي قصدته الاتفاقية ما بين مصالح الناقل الجوي ومصالح المتعاقد معه.[1]

ومن خلال النصين –السالفي الذكر– يتضح أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال خولتا للمتضررين من ركاب وورثتهم والشاحنين الخيار بين الأربعة (04) اختصاصات الآتية:

2-1) محكمة موطن الناقل الجوي أو مركز نشاطه الرئيسي:[2]

نصت كل من اتفاقيتي وارسو ومونتريال على منح الاختصاص لمحكمة موطن الناقل الجوي أو المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المركز الرئيسي لنشاطه، ومع ذلك تختلف الدول في تحديد مفهوم موطن الناقل والمركز الرئيسي للنشاط، حيث يعتبر موطن

[1] DUPONT (P.M), op.cit, p 390, GRELLIERE (V), La responsabilité du transporteur Aérien international, thèse, op.cit, pp 414 et 415.

[2] ارتأينا جمع كل من الاختصاص الأول والثاني في فقرة واحدة، لكون الناقل الجوي قد يكون شخص طبيعي أو معنوي.

الشخص الطبيعي في القوانين اللاتينية المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة،[1] أما في القوانين الأنجلوسكسونية فإنها تربط ما بين نية الشخص في الإقامة في مكان معين وبين اعتبار هذا المكان موطنا له، حتى ولو كانت له إقامة في أماكن أخرى متفرقة.[2]

بالإضافة إلى ذلك فإنه غالبا ما يكون نشاط الناقل الجوي في شكل شركة ذات أسهم تتمتع بالشخصية المعنوية وأجمع الفقه والقضاء على منح الاختصاص القضائي لمحكمة المركز الرئيسي للنشاط[3] وهو حسب القضاء الأمريكي المكان الذي تتخذ فيه وتنفذ القرارات الكبرى.[4]

3) محكمة الجهة التي يكون للناقل في دائرتها منشأة تولت إبرام العقد:

يتطلب انعقاد الاختصاص للمحكمة بدعوى المسؤولية –في هذه الحالة– توافر ثلاثة شروط وهي:

- الأول: أن يكون للناقل في دائرة اختصاص المحكمة منشأة تقع في مكان آخر غير المكان الذي يقع فيه المركز الرئيسي للشركة.
- الثاني: أن تكون المنشأة تابعة لشركة الطيران وقادرة على إجراء التصرفات القانونية منها إبرام العقود.

---

[1] MILAN (M), thése, op.cit, p 351, DE JUGLART (M), traité de droit Aérien, T2, 2ed par DU PONTAVICE (E),n De la ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 149.
- T.G.I, Paris, 15/03/1985, RFDA 1985, p 202 ets (sté Pratt C. / Sterling Airways).
[2] TOSI (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 153 ets.
[3] C.A.Paris (Pole 1 – ch3), 17/12/2013, BTL 2014, pp 34 et 35 (china Eastern Airlines, C./Gernerli TARD et a…), Cass-Civ (1e ch), 05/12/2012, p 429 ets (consorts x… et autres C./Air Algérie).
[4] U.S.District court, East District of Pansylvanya, 02/07/1962, il dirittce aéreo 1965, 335. Cité par : TOSI (J.P) Responsabilité Aérienne, op.cit, p 153.

– الثالث: أن تكون منشأة الناقل هي التي تولت إبرام العقد، حيث لا يكفي لانعقاد الاختصاص للمحكمة أن تقع في دائرتها منشأة للناقل لمزاولة نشاطه، وإنما يتعين فضلا عن ذلك أن تكون هذه المنشأة هي التي أبرمت عقد النقل.[1]

وبالتالي تعتبر محكمة إبرام عقد النقل الجوي مختصة بنظر الدعوى تيسيرا لمصلحة المدعين بسبب إقامتهم –في أغلب الأحوال– في المكان الذي يوجد فيه الفرع الذي تولى إبرام عقد النقل معهم،[2] بالإضافة إلى تخفيف العبء عن اختصاص محكمة المقر الرئيسي للشركة وتوزيعه على المحاكم التي يقع في دائرتها فرع من الفروع التابعة للشركة.[3]

لكن قضاء المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2002/07/23 ملف رقم 286176 قضت خلاف ذلك حين أقرت بانعقاد الاختصاص المحلي في دفوع ضياع الأمتعة المنقولة جوّا لمحكمة تنفيذ العقد وليس لمحكمة موطن شركة النقل، وهذا مخالف للمادة 28 من اتفاقية وارسو.[4]

4) محكمة جهة الوصول:

تختص المحكمة التي يقع في دائرتها مكان الوصول المبين في تذكرة السفر أو خطاب النقل الجوي بنظر دعوى المسؤولية على الناقل الجوي.[5]

فالعبرة هنا بمكان الوصول النهائي، وفي حالة تعدد محطات الرسو، فلا يعتد بالمحكمة القريبة من مكان وقوع الحادث، ولا يعتد بمحطات الرسو الجوية أو محطة الهبوط

---

[1] DE JUGLART (M) : Traité de droit Aérien, T2, 2ed par DU PONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 150.

[2] C.A Paris (Pôle 1) 01/07/2014, BTL 2014, p 446 ets (Thai Air Ways C./S.A.S Michelin et a….), C.A. Versailles (14éme ch), 23/10/2013, RFDAS 2013, p 432 ets (M.XL Airways France… C./ Mme Nadine. R et SAS TOMAS cook), Cass.com, 08/11/2011, BTL 2011, p 683 ets (stecargo group A/S et A c./sté Groupama Transport).

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 216، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 169.

[4] المحكمة العليا –الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 286176 الصادر بتاريخ 2002/07/23، المجلة القضائية لسنة 2004 عدد (1)، ص 171 وما يليها.

[5] عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف الإسكندرية، 2000، ص 105، أكرم يا ملكي، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 151.

الاضطراري، وإنما محكمة الوصول النهائية،[1] أما بالنسبة للرحلات الدائرية –ذهابا وإيابا– والتي تكون فيها نقطة الإقلاع هي ذاتها جهة الوصول، يجوز فيها رفع الدعوى أمام محكمة مكان إقلاع الطائرة، طالما هي نفس المحكمة التي يقع في دائرتها مكان الوصول في رحلة الإياب.[2]

وتسري أحكام الاختصاص –السالفة الذكر– على الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي الذي تولى إبرام عقد النقل الجوي – أي الناقل المتعاقد– أما إذا تعلق الأمر بالناقل الفعلي، فإن للمدعي الخيار في رفع دعوى المسؤولية – وفقا لأحكام اتفاقية جوادا لاخارا 1961– إما أمام محكمة لها اختصاص على الناقل المتعاقد طبقا لأحكام المادة 28 من اتفاقية وارسو وإما أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الناقل الفعلي أو المركز الرئيسي لمؤسسته،[3] وهذا ما أقرته –لاحقا– اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص المادة 46 منها.[4]

أما في حالة النقل الجوي المتتابع، فقد ثار التساؤل عن مدى اعتباره عملية واحدة، أو عدة عمليات متتالية وانقسم القضاء –بشأن الحل الواجب الإتباع– إلى اتجاهين:

- الاتجاه الأول: ذهبت فيه المحاكم الفرنسية إلى تعدد عمليات النقل وتتعدد به جهات الوصول، وبالتالي محاكم جهة الوصول.[5]
- الاتجاه الثاني: تبنت فيه المحاكم الأمريكية موقفا مغايرا، قوامه وحدة عملية النقل، تكون فيها جهة الوصول واحدة، وبالتالي وحدة الاختصاص لمحكمة جهة الوصول.[6]

---

[1] T.G.I. Paris, 28/04/1978, RFDA 1979, p 80 ets, T.G.I Every – corbeil, 03/10/1975 RFDA 1975, p 270 ets, Cass-Civ, 16/04/1975, RFDA 1975, p 293.
[2] C.A.Dakar, 15/03/1963, RFDA 1963, p 234 ets.
[3] طبقا للمادة 8 من اتفاقية جوادا لاخارا لعام 1961.
[4] تنص المادة 46 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة 45، حسب اختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة 33، أو أمام المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد ففيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله".
[5] C.A.Paris, 27/03/1962, RFDA1962, p 179 ets : « est soumis aux règles établies par cette convention et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, du moins pour la partie du trajet qui est effectuée sous son contrôle ».
[6] ALZamil V.British Airways, cour fédérale du 2e circuit, 02/08/1985, 19 AVI, 17.646, cité par : LEGIER (G), l'application de la convention de Varsovie par les juridictions américaines, op.cit, p 290.

كما ثار خلاف حول ما إذ كان نص الفقرة الأولى للمادة 28 من اتفاقية وارسو ينصرف إلى تحديد المحاكم المختصة دوليا في نظر دعوى المسؤولية دون تحديد الاختصاص المحلي لمحاكم الدول المختصة بنظر الدعوى، أو يحدد المحكمة المختصة دوليا ومحليا.[1]

إن الأخذ بالرأي الأول يفضي إلى ضرورة الرجوع إلى قانون الدولة التي تختص محاكمها بنظر الدعوى دوليا لتحديد المحكمة ذات الاختصاص النوعي والمحلي،[2] أما الأخذ بالرأي الثاني فمفاده تحديد اتفاقية وارسو المحكمة المختصة دوليا ومحليا وتترك لقانون الدولة المختصة مجرد تحديد المحكمة ذات الاختصاص النوعي، وقد أصاب أصحاب هذا الرأي إلى حد بعيد، لأن نص الاتفاقية يسمح بتحديد الاختصاص المحلي للمحاكم بمجرد تطبيقه، مما يؤدي إلى تلافي التباين في أحكام القوانين الداخلية.[3]

وتختص المادة 28 من اتفاقية وارسو بالدعاوى المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الركاب وتلف البضاعة أو الأمتعة أو هلاكها أو ضياعها، أو التأخير في عملية النقل فلا تسري على دعوى الناقل نفسه على المرسل عن الضرر الذي ألحقه هذا الأخير بسبب بيانات خاطئة مثلا أملاها عليه لتدوينها في خطاب نقل البضاعة، ولا تسري أيضا على الدعاوي التي يقيمها الراكب أو الشاحن بطلب بطلان عقد النقل الجوي، أو التي يكون موضوعها ملاحقة تابعي الناقل الجوي قضائيا.[4]

وتعد قواعد الاختصاص القضائي –المذكورة سالفا– من النظام العام، فلا يجوز مخالفتها أو تعديلها، إذ تقضي المادة 32 من اتفاقية وارسو الأصلية ببطلان كل شرط في عقد النقل

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 416.
[2] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 262 و263.
[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 444 و445.
[4] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 306، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 106.

الجوي وكل اتفاق سابق على وقوع الضرر يعدل به الطرفان قواعد الاختصاص،[1] أما إذا كان الاتفاق على تعديل قواعد الاختصاص لاحقا على وقوع الضرر فيكون الاتفاق صحيحا، كالاتفاق على رفع الدعوى أمام محكمة وقوع الضرر.[2]

ولم يعدل بروتوكول لاهاي 1955 من أحكام المادة 28 من الاتفاقية، لكن أضاف بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 إليها فقرة جديدة[3] تقضي بأنه في حالة الضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته بجراح أو تأخيره أو فقد أو تلف أو هلاك أمتعته يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها منشأة مملوكة للناقل إذا كان للمسافر موطن أو يقيم بصفة دائمة على إقليم نفس الدولة المتعاقدة التي تقع عليه تلك المنشأة، وبذلك يكون هذا البروتوكول قد أضاف اختصاصا جديدا روعي في تقريره مصلحة المسافرين،[4] لكن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ، ولم يكتب لهذا الاختصاص الظهور إلى النور إلى غاية إقراره من قبل اتفاقية مونتريال 1999 من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 33 من الاتفاقية.

ب) إدراج الاختصاص القضائي الخامس في اتفاقية مونتريال 1999:

إلى جانب إقرار اتفاقية مونتريال 1999 – من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 33 منها– الاختصاصات القضائية الأربعة المنصوص عليها في الفقرة الأولى للمادة 28 من اتفاقية وارسو 1929، أدرجت الفقرة الثانية للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 اختصاصا قضائيا خامسا، يتمثل في محكمة محل إقامة المدعي، حيث نصت على أنه: "فيما يتعلق بالضرر الناجم عن وفاة الراكب أو إصابته، يجوز رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم المذكورة

---

[1] C.A.Lyon (4e ch), 16/12/1975, RFDA 1976, p 135 ets (Morlevat C./Frantz Aéro club de Saint-Etienne), cass (ch-crim) 10/05/1977 R.F.D.A 1977, p 279 ets (MarieVat C./Frantz).

[2] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, pp 557 et 558, LITVINE (M), op.cit, p 220.

[3] المادة 12 من بروتوكول جواتيمالا 1971 المعدلة للمادة 28 من اتفاقية وارسو 1929 والتي أضافت فقرة جديدة تنص على أنه: "2- وفيما يتعلق بالضرر الناشئ من الوفاة أو الأذى بدني أو التأخير الذي يلحق براكب، وكذلك الناشئ من هلاك أو فقد أو تلف أو تأخير أمتعة، يجوز رفع دعوى المسؤولية أمام إحدى المحاكم المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة أو أمام المحكمة الكائنة في إقليم طرف سام متعاقد يقع في دائرة اختصاصها منشأة للناقل، إذا كان للراكب موطن أو محل إقامة دائم في إقليم ذلك الطرف السامي المتعاقد".

[4] Loko – BALOSSA (E.J), thèse, op.cit, p 349, FLORIO (J.G), Le protocole de Guatemala du 8 Mars 1971, thèse, op.cit, pp 85 et 86.

في الفقرة (أ) من هذه المادة، أو في إقليم إحدى الدول الأطراف الذي يوجد فيه محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة والذي يشغل الناقل إليه ومنه خطوطا لنقل الركاب جوا، إما على متن طائرته الخاصة أو على متن طائرات ناقل أخر طبقا لاتفاق تجاري، ويزاول فيه ذلك الناقل الأول أعماله لنقل الركاب جوا من مبان يستأجرها أو يملكها الناقل ذاته أو ناقل آخر يربطه معه باتفاق تجاري".

وكان إقرار الاختصاص القضائي الخامس نتاج مخاض عسير بسبب مناقشات واسعة وخلافات عميقة بين الدول أثناء وضع مسودة اتفاقية بين مؤيد لفكرة الاختصاص القضائي الخامس وبين معارض له، أفضى في النهاية إلى إقرار هذا الاختصاص[1] وفق مبررات وحجج استند إليها واضعو الاتفاقية، وشروط ينبغي توافرها حتى يتمكن المدعي من عقد الاختصاص القضائي الخامس بنظر دعوى المسؤولية.

1- مبررات إقرار الاختصاص القضائي الخامس:

يتشابه نص الفقرة الثانية للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999 مع ما ورد في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 من خلال إضافة اختصاص قضائي خامس لمحكمة موطن المدعي، لكن مع وجود اختلافات بينهما من عدة جوانب وهي:

أ. اقتصرت اتفاقية مونتريال الاختصاص القضائي الخامس على الحوادث التي تؤدي إلى وفاة الراكب أو إصابته، بينما يمتد في بروتوكول جواتيمالا ليشمل –لما سبق– الضرر الناجم عن تأخر الراكب، وهلاك الأمتعة أو ضياعها أو تلفها أو تأخيرها.[2]

ب.تتطلب اتفاقية مونتريال أن يكون للناقل في دائرة اختصاص محكمة المدعي نشاط تجاري يتمثل في تشغيل خطوط لنقل الركاب منها وإليها، وأنه يزاول هذا النشاط من

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 183.

[2] MERCADAL (B), Transports Aériens, op.cit, N° 256 et 258.

مبان يستأجرها أو يملكها أو من مباني ناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري،[1] بينما يثبت الاختصاص القضائي الخامس –في بروتوكول جواتيمالا – لمحكمة موطن الراكب أو محل إقامته الدائمة شريطة أن يكون للناقل في ذات دائرة اختصاص المحكمة منشأة لمزاولة نشاطه.[2]

ج. أعطت اتفاقية مونتريال 1999 اهتمام كبير لتحديد المقصود بموطن المدعي على وجه أكثر تحديدا من بروتوكول جواتيمالا.[3]

وحظيت مسألة الاختصاص القضائي الخامس بمناقشات واسعة وخلافات بين الدول أثناء الأعمال التحضيرية لمؤتمر مونتريال وانقسمت الوفود الحاضرة إلى اتجاهين بين معارض لفكرة الاختصاص القضائي الخامس وتتزعمه فرنسا ومعها بعض الدول الأوروبية، ومؤيد له وتتزعمه الولايات المتحدة واليابان والبرازيل وكولومبيا.[4]

واستند أصحاب الاتجاه المعارض لفكرة إضافة الاختصاص القضائي الخامس إلى خيارات المدعي إلى الحجج الآتية:

1) إن الاختصاصات القضائية الأربعة المنصوص عليها في اتفاقية وارسو 1929 والتي تبنتها اتفاقية مونتريال 1999 كافية ومرضية بالنسبة لهم، وإضافة اختصاص قضائي خامس ليس ضروريا لحماية المسافرين ويتعارض مع مصالح شركات النقل الجوي لمردوده السيئ –في المدى البعيد– من الناحية المالية لهذه الشركات.[5]

---

[1] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 100 و101.

[2] DEJUGLART (M) , Traite de droit Aérien, T2, 2ed par : DU PONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 154..

[3] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 101.

[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 218.

[5] BABY (L), op.cit, p 19 ets.

2) من شأن إضافة الاختصاص القضائي الخامس زيادة أقساط التأمين نظرا لزيادة قيمة التعويضات في حالة البحث دائما عن الجهة القضائية التي ستحكم بتعويض أكبر مما يعود بالخسارة على شركات النقل الجوي الصغرى والمتوسطة.[1]

3) يعد الاختصاص القضائي الخامس فكرة جديدة في القانون الدولي ويتناقض مع المعاهدات الدولية الأخرى التي تنظم حوادث النقل الأخرى البرية والبحرية، ومن غير المعقول أن يختص النقل الجوي وحده بهذا الاختصاص القضائي الخامس.[2]

4) كما يعد الاختصاص القضائي الخامس دخيل على مجال النقل الجوي، قد يؤدي ببعض الدول إلى رفض التصديق على الاتفاقية، خاصة بالنسبة لدول العالم الثالث.[3]

وبالمقابل استند أصحاب الاتجاه المؤيد لفكرة الاختصاص القضائي الخامس إلى المبررات والحجج الآتية:

1) يعد الاختصاص القضائي الخامس مطلبا عادلا للمسافرين المتضررين من حوادث الطيران، لأنه يكفل لهم رفع دعواهم في مقر إقامتهم الدائمة، ويعود عليهم بالفائدة من الناحية المالية والقانونية.[4]

2) إن إقرار الاختصاص القضائي الخامس لتلاءمه مع القانون الوطني في كثير من الدول التي تسمح برفع الدعوى في موطن إقامة المدعي.[5]

3) إن الاختصاص القضائي الخامس الذي تم إدراجه في اتفاقية مونتريال لا يعد مطلبا جديدا، وإنما أدرج سابقا في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971.[6]

---

[1] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 451.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 220، دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 339.

[3] BABY (L), op.cit, pp 20 et 21.

[4] Gates (s), La convention de Montréal de 1999, op, cit, p 142.

[5] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 219. محمودي سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، رسالة، المرجع السابق، ص 308.

[6] FERAON (S.J), La nouvelle convention de Montréal de 1999 une vision américaine, op, cit, pp 402 et 403.

4) كما يقضي الاختصاص القضائي الخامس على مفهوم "تسوق الاختصاص" " Forum Shopping" الذي كان معروفا في الولايات المتحدة الأمريكية باسم "الأمريكي المتجول" "Wandering American"، والذي من خلاله كان المسافرون يلجأون إلى المحاكم الأمريكية رغم عدم إقامتهم الدائمة فيها، من أجل الحصول على تعويضات كبيرة، عكس الاختصاص القضائي الخامس الذي يشترط رفع الدعوى في محل الإقامة الدائم وليس المؤقت.[1]

وفي الأخير، انتهت هذه الخلافات وتلك المناقشات إلى تقرير الاختصاص القضائي الخامس إلى خيارات المدعي التقليدية، من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 33 من اتفاقية مونتريال 1999، التي بموجبها يمكن للمتضرر رفع الدعوى ضد الناقل الجوي أمام محكمة موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والرئيسي[2]، ويتم ذلك وفق شروط معينة.

2- شروط انعقاد الاختصاص القضائي الخامس:

تضع اتفاقية مونتريال –من خلال نص الفقرتين (02) و(03) للمادة 33 منها- أربعة شروط لانعقاد الاختصاص لمحكمة موطن المدعي بنظر دعوى المسؤولية وهي:

أ. أن ينصب موضوع الدعوى على المطالبة بتعويض الأضرار الناجمة عن وفاة الراكب أو إصابته، فلا ينعقد الاختصاص لهذه المحكمة بتعويض الأضرار الناجمة عن التأخير في عملية النقل والأضرار التي تلحق بأمتعة الركاب، والأضرار في حالة نقل البضائع.[3]

ب. أن يكون للراكب وقت وقوع الحادث محل إقامة رئيسي ودائم في الدولة التي يراد عقد هذا الاختصاص لمحاكمها: لقد ثار خلاف بين المؤتمرين أثناء وضع مسودة اتفاقية

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 219.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 337.

[3] CACHCARD (O), op.cit, p 121, FOLLIOT (M.G), La modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op, cit, pp 428 et 429.

مونتريال –حول تفسير مصطلح "محل الإقامة الرئيسي والدائم"، حيث أبدى الوفد الفرنسي تخوفا من فرض الولايات المتحدة تفسيرها لمحل الإقامة على أنه المكان الذي ينوي الشخص العودة إليه حتى وإن كان يقيم مؤقتا في مكان آخر،[1] ومن ثم تصبح جنسية المدعي هي العنصر الحاسم في تعيين مفهوم السكن الدائم، ويكون لأي أجنبي التهرب من اختصاص البلد الذي يقيم فيها، واللجوء لمعيار الجنسية لتحديد محل الإقامة.[2]

وفي الأخير حسمت لجنة إعداد مشروع الاتفاقية النزاع حول هذا الأمر بين فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية وحددت الاتفاقية المقصود بمحل إقامة الراكب في الفقرة (3/ب) من المادة 33، فقررت بأن: "ب– تعني عبارة "محل الإقامة الرئيسي الدائم" مكان السكن الأوحد الثابت والدائم للراكب في وقت وقوع الحادثة، ولا تعتبر جنسية الراكب العامل الحاسم في هذا الصدد..."

ج. أن يكون للناقل خطوط للنقل الجوي للركاب من وإلى الدولة التي يقع فيها محل الإقامة الرئيسي والدائم للراكب: يشترط لمباشرة دعوى المسؤولية –على أساس الاختصاص القضائي الخامس– أن يكون للناقل نشاط تجاري في محل إقامة الراكب الرئيسي والدائم،[3] ويتمثل هذا النشاط التجاري في تشغيل خطوط لنقل الركاب من وإلى هذه الدولة، سواء إن كانت الطائرات التي يستخدمها الناقل في تشغيل هذه الخطوط مملوكة له أو لغيره من شركات الطيران الأخرى التي يرتبط معها باتفاق تجاري.[4]

وكان القصد من ذلك امتداد النشاط التجاري للناقل ليشمل الصور المستحدثة لاتفاقات التعاون بين الناقلين الجويين من بينها المشاركة في الرمز "partage des codes" الذي

---

[1] هشام فضلي، المرجع السابق، ص 102، محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 84 وما يليها.

[2] BON-GARCIN (I), BERNADAT (M), REINHARD (Y), op.cit, p 566.

[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 224. دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 342.

[4] DUPONT (P.M), op.cit, p 391. FOLLIOt (M.G), La modernisation système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, p 427.

يمكن الراكب من رفع الدعوى أمام محل إقامته الرئيسي والدائم على أساس الاتفاق التجاري المعقود بين الناقلين بهدف تقديم أو تسويق خدماتهم المشتركة.[1]

د. أن ينفذ الناقل عمليات النقل الجوي للركاب من مبان مستأجرة أو مملوكة له أو لناقل آخر يرتبط معه باتفاق تجاري: يشترط لانعقاد الاختصاص القضائي الخامس أن يكون لشركة النقل وجود تجاري في الدولة التي يوجد بها محل الإقامة الرئيسي والدائم للمدعي يمكنها من تشغيل خطوط النقل الجوي للركاب من هذه الدولة وإليها.[2]

وكان يقصد بهذا الوجود –في مسودة الاتفاقية– مقر لأعمال الشركة حتى ولو كان مجرد مكتب لبيع وحجز تذاكر الطيران،[3] إلا أن اللجنة القانونية قامت بتعديل هذا النص وحددته في نص المادة 33 فقرة (3/أ) من اتفاقية مونتريال1999 في أماكن ومباني مملوكة أو مستأجرة لشركة الطيران أو لشركة أخرى ترتبط معها باتفاق تجاري، تقوم من خلاله شركة الطيران بتنفيذ نشاطها التجاري المتمثل في النقل الجوي للركاب.

وتنطبق قواعد الاختصاص القضائي –السالفة الذكر– على الخصومة التي ترفع ضد الناقل الجوي المتعاقد، أما إذا كان الأمر يتعلق بالناقل الفعلي –طبقا لأحكام اتفاقية مونتريال– تقام دعوى المسؤولية –وفقا لما يختاره المدعي– إما أمام محكمة لها اختصاص بالدعوى على الناقل المتعاقد وفقا لأحكام المادة 33 من اتفاقية مونتريال1999، أو أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله.[4]

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 196 وما يليها، أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 452 وما يليها.

[2] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 103، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 225.

[3] CACHARD (O), op.cit, pp 121 et 122.

[4] تنص المادة 46 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "تقام أي دعوى للتعويض بموجب المادة 45، حسب اختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول الأطراف، إما أمام إحدى المحاكم التي يمكن أن ترفع أمامها الدعوى على الناقل المتعاقد وفقا للمادة 33، أو أماما المحكمة ذات الاختصاص في المكان الذي يوجد فيه محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله".

II) ضوابط الاختصاص القضائي في النقل الجوي الداخلي:

تكفل قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 بتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي في النقل الداخلي، من خلال نص المادة 155 منه، التي تنص على أنه: "يمكن أن ترفع الدعاوى من أجل مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين أو الأمتعة أو الشحن المنقولة إما أمام محكمة موطن الناقل الجوي، أو محكمة المقر الرئيسي لمؤسسته أو محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد".

ويتبين من خلال هذا النص، أن المشرع الجزائري- من خلال المادة السالفة الذكر- قد ترك للمدعي الخيار بين مجموعة من المحاكم التي منح لها ولاية الفصل في الدعاوى المرفوعة على الناقل الجوي –أوردها على سبيل الحصر-[1] والتي تتمثل في:

1) محكمة موطن الناقل الجوي:

أخذ المشرع الجزائري- من خلال نص المادة 155 من ق.ط.م.ج- بالقاعدة العامة في الاختصاص القضائي المحلي وعقده –كأصل عام- لمحكمة موطن الناقل الجوي كمدعى عليه.[2]

ومحكمة موطن الناقل الجوي هي المحكمة التي يوجد بها الموطن القانوني للناقل، وأصل هذا الاختصاص هو القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية –من خلال نص المادة 37 منه- التي تقضي بأن الجهة القضائية المختصة بنظر دعوى المسؤولية هي التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه.[3]

---

[1] لم يحل المشرع الجزائري تنظيم قواعد الاختصاص المحلي في الدعاوى المرفوعة ضد الناقل الجوي إلى القواعد العامة الواردة في قانون رقم 03/08 المؤرخ في 03 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وإن كانت تجد أصلها فيها.

[2] مصدر هذا الاختصاص هو نص المادة 28 من اتفاقية وارسو 1929.

[3] عبد السلام ذيب، قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد ترجمة للمحاكمة العادلة، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، الجزائر، 2009، ص 37. عارف بن صالح آل علي، الاختصاص القضائي بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثالث، السنة 34، لسنة 2010، ص288.

فضابط إسناد الاختصاص القضائي المحلي للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه (الناقل الجوي)، هو المعيار العام الذي أخذ به المشرع الجزائري في تحديد الاختصاص القضائي المحلي بالنسبة لمحاكم الموضوع، والتي ترفع إليها الدعوى القضائية بصورة مبتدئة وفقا لاعتبارات خاصة يعتمد عليها كأساس لتحديد الاختصاص القضائي المحلي[1] والتي تتمثل في:

أ/ الأصل أن الدين مطلوب، وليس محمول: فعلى المتضرر –بصفته كمدعي– أن يبادر بالمطالبة بالتعويضات الناجمة عن الأضرار التي أصابته، في موطن الناقل الجوي بصفته كمدعى عليه.[2]

ب/ إيجاد نوع من التوازن بين مراكز الخصوم في الدعوى القضائية، فالمدعي (الراكب أو الشحن) هو الذي يبدأ الدعوى القضائية ويختار الوقت الذي يناسبه ليبدأها بعد أن يكون قد أعد مستنداته، وأدلته، فعليه حتى لا يكون في وضع أفضل أن يسعى –تحقيقا للمساواة بينه، وبين المدعى عليه– إلى محكمة موطن المدعى عليه (الناقل الجوي)، ليقاضيه أمامها،[3] فليس من المنطق أن يستدعي "المدعي" إلى موطنه من يريد رفع الدعوى ضده "أي المدعى عليه"، وإنما عليه أن يذهب إلى موطن هذا الأخير فكما أن المدعي من حقه أن يرفع الدعوى القضائية في الوقت الذي يختاره، فعليه أن يذهب إلى حيث يقيم المدعى عليه (الناقل الجوي)، لرفع الدعوى القضائية.[4]

ولقد حدد القانون المدني الجزائري مفهوم الموطن بالنسبة للأشخاص الطبيعيين، حيث نصت المادة 36 منه على أن "موطن كل جزائري هو المحل الذي يوجد فيه سكناه الرئيسي،

---

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 331 و332.

[2] محمود السيد عمر التحيوي، الاختصاص القضائي للمحاكم العادية في قانون المرافعات المصري بين النظرية والتطبيق، دار المطبوعات الجامعية إسكندرية، 2001، ص 175.

[3] عبد الوهاب خيري علي العاني، نظام المرافعات، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2014، ص 290 وما يليها.

[4] أحمد خليل، أصول المحاكمات المدنية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2001، ص 111.

وعند عدم وجود سكنى يقوم محل الإقامة العادي مقام الموطن"، وبالتالي فإن موطن الناقل الجوي كشخص طبيعي هو محل سكناه الرئيسي واستثناء هو مكان الإقامة العادي.[1]

2) محكمة المقر الرئيسي لمؤسسة الناقل الجوي:

يتحدد موطن الناقل الجوي باعتباره شخصا معنويا بالمكان الذي يوجد به المقر الرئيسي للشركة التجارية، لذلك فإن المحكمة المختصة محليا بنظر الدعاوى التي ترفع على الناقل الجوي هي المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مركز إدارته الرئيسي باعتبارها محكمة موطن المدعى عليه.[2]

والعبرة في تحديد الاختصاص القضائي المحلي –وفقا لأحكام المادة 155 من ق.ط.م.ج– يكون بالموطن الحقيقي للمدعى عليه (الناقل الجوي)، بموطنه المختار، فطالما أن للمدعى عليه موطنا حقيقيا، فإنه يجب الركون في اختصاصه للمحكمة التي يقع في دائرتها هذا الموطن ولا يجوز العدول عنها لغيرها،[3] وهو الشأن بالنسبة للنقل الداخلي مثل شركة الخطوط الجوية الجزائرية بصفتها شركة مساهمة والتي يقع مقرها الرئيسي بالجزائر العاصمة، وهو المركز الرئيسي للإدارة وفقا لنص المادة 50 من القانون المدني، فتكون محكمة سيدي أمحمد المختصة قضائيا على اعتبار أن المركز الرئيسي لشركة الخطوط الجوية الجزائرية يقع بإقليم بلدية الجزائر الوسطى التابعة قضائيا لاختصاص محكمة سيدي أمحمد.

ويلاحظ أن المشرع الجزائري قد أخذ في شأن تحديد الاختصاص القضائي المحلي بمعيار المركز الرئيسي للإدارة عكس المشرع الدولي الذي أخذ بمعيار المركز الرئيسي للنشاط، وهو ما يعكس وجه الخلاف بين اتفاقية وارسو وقانون الطيران المدني الجزائري.

---

[1] BOUDJELLEL (A), Thèse, op.cit, pp 343 et 344.

[2] هشام فضلى، المرجع السابق، ص 108، محمود السيد عمر التحيوي، المرجع السابق، ص 181 وما يليها.

[3] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 332.

3) محكمة مكان تواجد المؤسسة التي أبرم فيها العقد:

أجاز المشرع الجزائري –من خلال نص المادة 155 من ق.ط.م.ج– للمتضررين من ركاب أو شاحنين رفع دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها فرع من الفروع المتواجدة عبر كامل التراب الوطني[1]، كالفروع التابعة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية أو شركة طاسيلي للطيران.

ويشترط لتحقق ذلك ما يلي:

أ. أن تكون المؤسسة الفرعية هي التي تولت إبرام عقد النقل الجوي مع الركاب أو الشاحنين.

ب. أن تكون المؤسسة الفرعية تابعة ومملوكة لشركة النقل الجوي وتعمل باسمها ولحسابها.[2]

ج. أن يقع مقر المؤسسة الفرعية في مكان آخر غير المكان الذي يتواجد فيه المقر الرئيسي لشركة الطيران، وإلا انعدمت الجدوى من إقرار هذا الاختصاص القضائي لأنه في حالة العكس أي تواجد المؤسسة الفرعية في نفس المقر الذي يتواجد فيه مقر المؤسسة الأم، فإن رفع الدعوى يكون أمام المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المقر الرئيسي لمؤسسة النقل الجوي، لتفادي تراكم دعاوى التعويض أمامها ضد هذه المؤسسة.[3]

كما أقر المشرع الجزائري– من خلال نص الفقرة الرابعة من المادة 37 من ق.إ.م.إ.ج– هذا الاختصاص القضائي، إذ تقضي بأن دعاوى التعويض التي ترفع ضد شركة الطيران تكون أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها.[4]

---

[1] BOUDJELLEL (A), These, op.cit, p 344.

[2] أحمد خليل، المرجع السابق، ص 121 و122.

[3] محمود السيدد عمر التحتوي، المرجع السابق، ص 187.

[4] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 333.

ومن خلال ما تقدم، فإن المشرع الجزائري -من خلال نص المادة 155 من ق.ط.م.ج- قد أخذ تقريبا بنفس حالات الاختصاص القضائي المنصوص عليها في المادة 28 من اتفاقية وارسو 1929، لكنه بالمقابل تخلى عن اختصاص قضائي رابع والذي يجيز فيه للمدعي الحق في رفع دعواه أمام محكمة جهة الوصول، رغم أن هذا الاختصاص كان منصوص عليه في المادة 104 من قانون رقم 166/64 المتضمن قانون الخدمات الجوية،[1] وكان من الأجدر على المشرع الجزائري الإبقاء على هذا الاختصاص حتى يكون للمتضررين خيار إضافي لرفع دعوى التعويض أمام الجهة القضائية المختصة محليا من جهة، والعمل على توحيد الاختصاصات القضائية بنظر دعوى المسؤولية على الصعيدين الدولي والداخلي.

- **ثانيا: التحكيم كوسيلة لفض المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع.**

يعد التحكيم طريقا استثنائيا لفض المنازعات، فهو عقد بين الطرفين، بمقتضاه ينزل الخصوم على الالتجاء إلى القضاء مع التزامهم بطرح المنازعات التي تنشأ بينهم على محكم "arbitre" أو أكثر ليفصلوا فيه بحكم ملزم للخصوم،[2] وقد يكون هذا الاتفاق تبعا لعقد معين يذكر في صلبه، ويسمى "شرط التحكيم" "clause compromissoire"، وقد يكون بمناسبة نزاع معين قائم بالفعل بين الخصوم، ويسمى في هذه الحالة "مشارطة التحكيم أو اتفاق التحكيم" "compromis".[3]

وقد شغل التحكيم مكانا بارزا على الصعيدين الدولي والوطني كآلية لفض المنازعات، لما يوفره من مزايا لا يحققها قضاء الدولة -من خلال المحكمة المختصة بنظر النزاع-

[1] تنص المادة 104 من قانون رقم 166/64 المتضمن المصالح الجوية على أنه: "يمكن أن ترفع دعاوى المسؤولية من جراء الخسائر اللاحقة بالأشخاص أو الأمتعة أو الشحن المنقولة أمام المحكمة التابعة لمحل الناقل، أو للمقر الرئيسي لمؤسسته أو للمكان الذي يمتلك فيه مؤسسته، ثم عن طريق العقد أو مكان الوصول".

[2] أحمد أبو الوفاء عقد التحكيم وإجراءاته، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 2007، ص 15، محمود مختار أحمد البريري، التحكيم التجاري الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثالثة 2004، ص 5 وما يليها.

[3] حسني المصري، التحكيم التجاري الدولي، دار الكتب القانونية – المحلة مصر، 2006، ص 3 وما يليها، سامية راشد، التحكيم في العلاقات الدولية الخاصة، اتفاق التحكيم، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون ذكر سنة النشر، ص 75.

وأيضا لما يجنيه أطرافه من سرعة في حل مشاكلهم بحكم نهائي عن طريق اختيارهم لقضاتهم ذو الخلفية الكافية في نطاق التنازع لحل منازعاتهم، وهذا يدل على أن التحكيم ما هو إلا نظام خاص للتقاضي يقوم على رضاء الأطراف طوعية للجوء إليه، ولعل السبب في ذلك أن التحكيم يحقق للنزاع سريته وخصوصيته، كما أن من مزايا التحكيم السرعة في البت في المنازعات والاقتصاد في النفقات، والنهائية في حكمه.[1]

ولما كانت اتفاقية مونتريال لعام 1999 عبارة عن تحديث وتطوير لاتفاقية وارسو، فقد نصت على التحكيم في المنازعات التي تقع أثناء تنفيذ عقد النقل الجوي الدولي للبضائع، من خلال نص الفقرة الأولى من المادة 34 والتي نصت على أن: "(1) مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز أن يشترط الطرفان في عقد نقل البضائع أن أي خلاف يتعلق بمسؤولية الناقل بمقتضى هذه الاتفاقية يسوى بالتحكيم، ويجب أن يكون مثل هذا الاتفاق كتابيا.

(2) تتم إجراءات التحكيم، وفقا لاختيار صاحب المطالبة في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليه في المادة 33.

(3) يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.

(4) تعتبر أحكام الفقرتين (2) و(3) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلا وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم".

ولقد اشترطت الاتفاقية من أجل الالتجاء إلى شرط التحكيم في نقل البضائع على ما يلي:

1) أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوبا.
2) أن تتم إجراءات التحكيم في إحدى جهات الاختصاص المنصوص عليها في المادة 33 من الاتفاقية، وفقا لاختيار المدعي.

---

[1] رمضان علي عبد الكريم دسوقي عامر، الحماية القانونية للاستثمارات الأجنبية المباشرة ودور التحكيم في تسوية المنازعات الخاصة بها، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2011، ص 276 وما يليها.

3) أن تطبق المحكمة أو هيئة التحكيم قواعد اتفاقية مونتريال 1999.[1]

لكن الشرطان الأخيران يخالفان ما استقرت عليه نظم التحكيم من حرية الأطراف في اختيار مكان التحكيم والقانون الواجب التطبيق على الموضوع، فإنهما يحدان من اتخاذ شروط التحكيم في عقود النقل الجوي للبضائع وسيلة للإفلات من أحكام اتفاقية مونتريال لعام 1999.[2]

ولتحليل ذلك سنتطرق إلى:

- أهمية تحديد مكان التحكيم الخاص بالمنازعات الجوية (أ).
- القانون الواجب التطبيق على التحكيم في المنازعات الجوية (ب).

أ) أهمية تحديد مكان التحكيم الخاص بالمنازعات الجوية:

تخول التشريعات الدولية والداخلية الخاصة بالتحكيم التجاري الأطراف إمكانية تنظيم سير عملية التحكيم ووضع القواعد الإجرائية التي تسير هيئة التحكيم وفقا لها في نظر خصومة التحكيم،[3] فيستطيع الأطراف صياغة هذه الإجراءات في نصوص، سواء شملت كل أو بعض الإجراءات مع ترك الإجراءات الأخرى للقانون الوطني أو الاتفاقيات الدولية بما فيها تحديد مكان التحكيم.[4]

إن تحديد مكان التحكيم مرتبط دوما بإرادة الأطراف الصريحة أو الضمنية، والواقع أنه مع التسليم بذلك، فقد يحدث أن يترك الأمر لهيئة التحكيم التي لا يكون اختيارها للمكان منصرفا حتما إلى اختيار قانون هذا المكان ليحكم إجراءات التحكيم، وهذا حتى في حالة

---

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 200.

[2] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 231.

[3] زياد محمد حمود عبد الله السبعاوي، التحكيم التجاري الدولي بين الشريعة والقانون – دراسة المقارنة - المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة ، الطبعة الأولى 2014، ص 115 وما يليها.

[4] TRARITANI (M), PISSOORT (W), SEARENS (P), Droit Commercial international, op.cit, p 121, ets.

اختيار الأطراف أنفسهم لمكان التحكيم،[1] ومؤدى ذلك أنه لا يصح فرض قانون مكان التحكيم ليكون الحاكم لسير الإجراءات، ويقتضي ذلك أن يترك الأمر ابتداءً لاتفاق الأطراف على أن يتم اللجوء لقانون مكان التحكيم كخيار ثاني في حالة عدم الاتفاق.[2]

وبالرجوع إلى اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص المادة 34 منها– فقد أجازت اللجوء إلى التحكيم لفض المنازعات الناشئة عن عقود النقل الجوي، لكن جعلته حكرا على نقل البضائع فقط، مما يفهم منه عدم جواز ذلك في عقد نقل الأشخاص.[3]

كما أن التحكيم في عقد نقل البضائع اختياري وليس إجباريا، بشرط أن يكون الاتفاق على التحكيم مكتوبا، لأن هذه الكتابة تحول دون نشوء المنازعات في المستقبل حول تفسير اتفاق التحكيم "La convention d'arbitrage"، كما تكفل تنفيذ حكم التحكيم الصادر بموجبه، خاصة وأن التشريعات الداخلية تشترط وجود اتفاق تحكيم مكتوب ضمن المستندات المقدمة لإمهار الحكم بالصيغة التنفيذية حتى يكون قابلا للتنفيذ.[4]

أما فيما يخص تحديد مكان التحكيم، فقد خرجت اتفاقية مونتريال 1999 عن القواعد العامة للتحكيم التي تعطي للأطراف حرية اختيار مكان إجراء التحكيم، حيث حددت الاتفاقية مكان التحكيم "Place d'arbitrage" وفقا لاختيار المدعي (المرسل أو المرسل إليه) وحده،[5] ويعد ذلك بمثابة انقلاب في طريقة تعيين مكان التحكيم السارية في كافة مجالات التحكيم التجاري، والتي تعطي للطرفين الحق في تحديد مكان التحكيم، إما مباشرة بالنص عليه في اتفاق التحكيم، أو اعتماد مقر مركز تحكيم نظامي مكان إجراء التحكيم.[6]

---

[1] TRARITANI (M), Droit Algérien de l'arbitrage commercial international, BERTIE éditions, Alger, 1ére Edition, p 74 ets.

[2] علي عوض حسن، التحكيم الاختياري والإجباري في المنازعات المدنية والتجارية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004، ص 293 و294.

[3] LABIC (J), Titre de Transport – responsabilité : Actions en réparation, J-CT-T, 2007, Fasc 925, N° 146.

[4] ضياء علي أحمد نعمان، التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة محاكمة مجلة فصلية متخصصة بالدراسات القانونية- الرباط العدد الثالث، لسنة 2007. ص 140 و 141.

[5] FOLLIOT (M.G), La modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, p 429.

[6] OUDOT (P), Droit commercial et des Affaires, Lextenso-éditions, paris, 2010, p 247.

إلا أن اختيار مكان التحكيم من قبل المدعي ليس مطلقا، بل عليه –عند اختياره– التقيد بإحدى المحاكم المختصة بنظر النزاع المحددة في المادة 33 من الاتفاقية، حيث يقع التحكيم في أحد الأماكن الخمس الآتية:

1–موطن الناقل الجوي.

2–المركز الرئيسي لنشاط الناقل.

3–الجهة التي يكون للناقل فيها منشأة تولت عنه إبرام عقد النقل الجوي.

4–الجهة التي ستصل فيه البضاعة إلى مقصدها النهائي.

5–موطن المدعي أو محل إقامته الدائم والرئيسي.

إن الحكمة التي ابتغاها واضعو الاتفاقية هي تقديم الحماية الكافية للشاحن أو مرسل البضاعة كطرف ضعيف في مواجهة الناقل الجوي كطرف قوي، بسبب عدم تكافؤ مراكزهما القانونية والاقتصادية،[1] تترتب عنه حتمية إقرار الإذعان في عقود النقل الجوي للبضائع، بسبب ما يقابله الشاحن أو المرسل من صعوبات جمة في تقديم دفوعه تبعا لمكان إجراء التحكيم، واختلاف أحكام القوانين الواجبة التطبيق على النزاع.[2]

ب) القانون الواجب التطبيق على التحكيم في المنازعات الجوية:

يعد التحكيم الوسيلة المثلى لحل المنازعات التجارية ذات الطابع الدولي، وتعد القواعد الإجرائية الواجبة التطبيق عليه من المطالب الهامة بالنسبة للأطراف المتنازعة، ومن ثم هيئة التحكيم، التي ترى نفسها مطالبة بتلبية إرادة طرفي النزاع فيما يختارونه من قانون ليطبق على النزاع،[3] والأمر يتوقف على نوع التحكيم الذي اختاره الأطراف حيث أنهم قد يختاروا التحكيم الحر، والذي تلعب الإرادة الحرة لأطراف النزاع دورا هاما في اختيار القانون الواجب

---

[1] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 231.

[2] أحمد رشاد سلام، التحكيم في منازعات القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 114 وما يليها.

[3] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 443 و 444.

التطبيق على إجراءات النزاع، فيختار الأطراف القواعد القانونية المتعارف عليها في مجال التحكيم التجاري الدولي كوسيلة لفض المنازعات بما فيها المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع.[1]

أما إذا اختارت الأطراف المتنازعة اللجوء إلى التحكيم المؤسسي، فإن إرادة الأطراف تتجه إلى إيجاد حل للنزاع وفقا للقواعد المعلنة من طرف "مركز التحكيم"، إضافة إلى إمكانية التعبير عن إرادتهما فيما تعلق سواء باختيار قانون معين أو قواعد معينة تطبق على الإجراءات عند بدء العملية التحكيمية[2]. أما في حالة سكوت الطرفين عن تحديد القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم، فإن القواعد التحكيمية الخاصة بهيئة التحكيم هي التي تطبق، وفي حالة قصورها تلجأ هذه الهيئة لقواعد الإجراءات في البلد الذي يجري فيه التحكيم.[3]

أما بالنسبة للنقل الجوي، وعلى الرغم من أن اتفاقية وارسو 1929 المعدلة تجيز اللجوء إلى التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل الجوي للبضائع،[4] إلا أنها أغفلت تنظيم مسألة التحكيم، بما فيه القانون الواجب التطبيق عليه، ولاشك أن هذا الإغفال سوف يضر بمصلحة المتضرر ويخدم الناقل الجوي وهو الطرف القوي في عقد النقل، إذ قد يلجأ هذا الناقل إلى فرض شروطه عند اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لتسوية المنازعات الجوية.[5]

إلا أن اتفاقية مونتريال 1999 قد تداركت هذا النقص حيث أتت بحكم جديد في مجال التحكيم، ويعد سابقة فريدة، وذلك بسلبها إرادة الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع، وأيضا مخالفة للممارسات التحكيمية المعمول بها في جميع المجالات التي

---

[1] أحمد رشاد سلام، المرجع السابق، ص 110 وما يليها، أمحمد برادة غزيول، التصدير والاستيراد والإشكاليات القانونية، المرجع السابق، ص 260 وما يليها.

[2] علي عوض حسن، المرجع السابق، ص 21 وما يليها.

[3] رمضان علي عبد الكريم دسوقي عامر، المرجع السابق، ص 322 وما يليها.

[4] تنص المادة 32 من اتفاقية وارسو 1929 على أنه: "... ومع ذلك يجوز عند نقل البضائع الالتجاء إلى شروط التحكيم في حدود هذه الاتفاقية إذا كان التحكيم أمام جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة 28 فقرة أولى".

[5] ضياء علي أحمد نعمان، التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع، بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، المقال السابق، ص 140.

تخول هيئة التحكيم سلطة واسعة وحرية كبيرة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع "Loi applicable au fond de litige"، عن طريق إجبار المحكم أو هيئة التحكيم بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية على موضوع النزاع،[1] وبالتالي يعتبر باطلا بطلانا مطلقا كل شرط أو اتفاق تحكيم يتنافى أو يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية،[2] لذلك فإن كان من حق الأطراف في عقد النقل الجوي للبضائع اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لفض المنازعات، فإن حريتهم تتوقف عند اختيار القانون الواجب التطبيق على التحكيم وتصبح أحكام الاتفاقية هي الواجبة التطبيق على المنازعات الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة.[3]

ويترتب عن خضوع النزاع المعروض على التحكيم لأحكام الاتفاقية ما يلي:

1/ يعد تطبيق أحكام الاتفاقية على موضوع النزاع قيدا كبيرا يرد على التحكيم وعلى الأطراف المتنازعة، ولعل القصد من ذلك هو الرغبة في أن تصبح قواعده آمرة لا يجوز استبعادها في أي حال من الأحوال تحقيقا لاستقرار المعاملات واستقرار المراكز القانونية للأطراف المتعاقدة في عقود نقل البضائع وهذا ما تقتضيه التجارة الدولية.[4]

2/ تتعلق قواعد الاختصاص –بما فيها القانون الواجب التطبيق على النزاع– بالنظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها، وتبطل كل الشروط الخاصة التي يخالف بها الأطراف قواعد الاختصاص، إذا كانت سابقة على وقوع الضرر، حيث ساوت الاتفاقية بين الاختصاص القضائي والاختصاص التحكيمي،[5] أما الاتفاقات اللاحقة على وقوع

[1] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 202.
[2] تنص الفقرة الرابعة للمادة 34 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه: "..تعتبر أحكام الفقرتين (2) و(3) من هذه المادة جزءا من كل بند أو اتفاق خاص بالتحكيم، ويكون باطلا وبدون أثر أي نص مخالف لهما في بند أو اتفاق التحكيم".
[3] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 231 و233.
[4] ضياء علي أحمد نعمان، التحكيم في عقد النقل الجوي للبضائع بين الاتفاقات الدولية والتشريعات الوطنية، المقال السابق، ص 141 و142.
[5] FOLLIOT (M.G), La Modernisation du système Varsovien de responsabilité du transporteur, op.cit, p 429.

الضرر وأخذا بمفهوم المخالفة لأحكام المادة 49 من اتفاقية مونتريال 1999، فلا تمتد إليها أحكام البطلان.

الفرع الثاني:

أطراف دعوى المسؤولية

لم تحدد التشريعات الدولية والداخلية –المتعلقة بالنقل لجوي– أطرف دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي الخاضعة لأحكامهما، مما يتوجب الرجوع إلى أحكام القواعد العامة لتحديد أطراف دعوى المسؤولية وهما –بطبيعة الحال– المدعي سواء أكان المسافر أو الشاحن وقد تكون شركة التأمين، في حين يكون المدعى عليه هو الناقل الجوي سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا، كما قد يكون غير الناقل.

وسنتطرق إلى أطراف دعوى المسؤولية فيما يلي:

- المدعي في دعوى المسؤولية (أولا)
- المدعى عليه في دعوى المسؤولية (ثانيا).

- **أولا: المدعي في دعوى المسؤولية.**

يختلف المدعي في دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي، باختلاف نوع عملية النقل الجوي، ففي عقد النقل الجوي للأشخاص وأمتعتهم يكون الراكب هو المدعي في حالة الإصابة، أما في حالة الوفاة فيكون المدعي هم ورثته (أ)، أما في عقد النقل الجوي للبضائع يكون المدعي هو المرسل أو المرسل إليه المعين في وثيقة النقل، أو شركة التأمين (ب).

أ) في نقل الأشخاص والأمتعة:

يختلف مركز المدعي في دعوى المسؤولية التي تقام ضد الناقل الجوي الناجمة عن الحادث سواء أدى إلى إصابة الراكب (المدعي) بجروح أو أي أذى بدني آخر، أو أدى إلى وفاته فإن الحق في رفع دعوى المسؤولية ينتقل إلى ورثته.

1) في حالة إصابة الراكب:

يعد الراكب الذي أصابه الضرر –أثناء عملية النقل– هو صاحب المصلحة الشخصية المباشرة في رفع الدعوى أمام القضاء مطالبا إياه بالتعويض عما لحقه من ضرر،[1] ومصلحته هنا مصلحة قانونية "intérêt juridique" التي تستند إلى حق يقوم على التزام شخصي في ذمة الناقل، بموجبه يلتزم الناقل بإصلاح الضرر الذي تسبب فيه نتيجة خطئه، عملا بالقاعدة القائلة "لا دعوى بدون مصلحة"[2]، والتي أخذ بها المشرع الجزائري من خلال نص المادة 13 من ق.إ.م.إ.ج التي تقضي بأنه: "لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أم محتملة يقرها القانون".

كما لا توجد صعوبة في تحديد المدعي، في حالة ضياع الأمتعة المسجلة أو الشخصية التي يحتفظ بها الراكب في حيازته، أو في حالة تأخيرها، فالراكب هو الذي يحتل مركز المدعي، الذي يحق له رفع دعوى المسؤولية عن الأضرار التي أصابت أمتعته،[3] ويستمد الراكب دعواه ضد الناقل من عقد النقل على اعتبار أن نقل الأمتعة لا يكون إلا بمقتضى العقد الذي أبرمه مع الناقل الجوي.[4]

2) في حالة موت الراكب:

---

[1] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 304، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 167.

[2] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 231، يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 311، محمد نصر محمد، أصول الدفوع والمحاكمات، دار الراية للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2013، ص 171 و172، عبد الوهاب خيري علي العالي، نظام المرافعات، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2014، ص 194 وما يليها.

[3] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 133، محمود مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، 1977-1978، ص 145.

[4] عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق،ت ص 98 و99، رفعت فخري حول أحكام الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العدد الأول – السنة الرابعة والأربعون، يناير 2002، ص 49.

في حالة وفاة الراكب يكون من حق ورثته رفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، إلا أن كل من اتفاقيتي وارسو 1929 المعدلة ومونتريال 1999 لم تحدد الورثة الذين يحق لهم رفع تلك الدعوى في حالة وفاة الراكب، وتركت هذا الموضوع دون معالجة واكتفت بالإحالة –في شأن ذلك– إلى القانون الوطني الواجب التطبيق.[1]

ولقد اختلف الفقه حول تحديد القانون الواجب التطبيق في تحديد الأشخاص الذين يكون لهم الحق في رفع الدعوى من بين ورثة الراكب المتوفى، حيث ذهب جانب من الفقه إلى وجوب الأخذ بالقانون الواجب التطبيق وفقا لقواعد تنازع القوانين،[2] بينما ذهب رأي آخر إلى ضرورة الاحتكام إلى قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى، إذ أحالت إليه نصوص الاتفاقية فيما يتعلق بإجراءات الدعوى، مما يفصح عن الاتجاه إلى جعله "القانون العام"، الذي يتم الالتجاء إليه، في كل ما لم تعالجه النصوص.[3]

أما الاتجاه الراجح لدى الفقه، فقد أفضى إلى القول بأن تحديد الورثة الذين يكون لهم الحق في رفع دعوى المسؤولية، ضد الناقل الجوي يكون وفقا لقانون الأحوال الشخصية للمضرور (أي الراكب)، شريطة عدم مخالفته للنظام العام في قانون المحكمة التي تنظر في النزاع.[4]

أما المشرع الجزائري –من خلال قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98–09– لم يحدد الأشخاص المخول لهم الحق في رفع هذه الدعوى من بين ورثة الراكب المتوفى، وكان من الأجدر به الاقتداء بقانون رقم 31/88 المتعلق بنظام التعويض عن أضرار حوادث المرور،[5] الذي أقر للورثة الحق في التعويض عن الضرر المادي في حالة وفاة الضحية، وتم حصرهم في: الزوج أو الزوجة، الأبناء القصر، الأب والأم، والأشخاص الآخرون تحت الكفالة، وعن

[1] LITVINE (M), op.cit, p 216, DU PONT (M.D), op.cit, p 390.
[2] LE MOINE (M), Traité de droit aérien, op.cit, p 556, DEJUGLLART (M), Traité de droit aérien, T2, 2e ed par : DU PONTAVICE (E), DE L ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 144.
[3] POURCELET (M), Transport aérien international et responsabilité, op.cit, p 198.
[4] LITVINE (M), op.cit, p 217.
[5] الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 جانفي 1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، الجريدة الرسمية، العدد 29 لسنة 1988.

الضرر المعنوي بسبب الوفاة في: الأب والأم، والزوج أو الزوجة، وأولاد الضحية قاصرين أو بالغين فقط، مع استبعاد الرجوع إلى القواعد العامة –من خلال المادة 124 من التقنين المدني الجزائري– التي تسمح لكل من لحقه ضرر نتيجة وفاة الضحية أن يرفع دعوى المسؤولية المدنية ضد الناقل الجوي ويطالب بالتعويض سواء أكان من بين الورثة أم أجنبيا عنهم، مما يؤدي إلى فتح الباب على مصرعيه أمام أقارب الراكب المتوفى والغير، وبالتالي يثقل كاهل الناقل الجوي.

ب) في نقل البضائع:

تقام دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع –بحسب الأصل– من المرسل باعتباره الطرف الأصيل في عقد النقل الجوي، وقد ترفع أيضا من طرف المرسل إليه ما دام هو المستفيد من عقد النقل، كما قد ترفع دعوى المسؤولية من طرف شركة التأمين إذا كانت البضاعة مؤمن عليها.

1) المرسل أو المرسل إليه:

يجوز لكل من المرسل والمرسل إليه الوارد ذكرهما في خطاب نقل البضائع أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي طبقا للقواعد المسؤولية العقدية،[1] حيث قضت التشريعات الدولية –الخاصة بالنقل الجوي للبضائع–[2] بأنه يحق للمرسل رفع دعوى التعويض باعتباره صاحب السيطرة على البضاعة ولا ينتهي حقه إلا عندما يبدأ حق المرسل إليه –بصفته المستفيد من عقد النقل–[3] ويتم ذلك عند تسلمه البضاعة أو خطاب النقل، أو اعتراف الناقل بفقدان البضاعة، أو عدم تنفيذ الناقل للعقد قد ينجم عنه ضرر يصيب كل من المرسل أو

---

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 773، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 233.

[2] طبقا للمادة 14 من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999.

[3] تنص الفقرة الرابعة للمادة 12 من اتفاقية وارسو 1929 (التي تقابلها الفقرة الرابعة للمادة 12 من اتفاقية مونتريال 1999) على أنه: "ينتهي حق المرسل منه، حيث يبدأ حق المرسل إليه وذلك بالتطبيق لأحكام المادة الثالثة عشرة الواردة بعد، على أنه إذا رفض المرسل إليه استلام خطاب النقل الجوي أو البضاعة، أو إذا تعذر الاتصال به، استرد المرسل منه حقه في التصرف".

المرسل إليه، فيكون لكل منهما الحق في رفع الدعوى على الناقل،[1] ولكن لا يلتزم هذا الأخير بدفع التعويض مرتين بل تقدر القيمة الذاتية للبضاعة مرة واحدة، ولا يحسب لكل من المرسل أو المرسل إليه سوى الضرر الزائد على هذه القيمة.[2]

وبناء على ما تقدم، يكون بصفة عامة لكل من ورد ذكره بخطاب النقل بوصفه مرسلا أو مرسل إليه، أن يرجع على الناقل الجوي، سواء كان وكيلا بالعمولة للنقل عن المرسل أو المرسل إليه، أو وكيلا للعبور أو أي وسيط آخر.[3]

كما لا يجوز لمن لم يرد ذكره في خطاب النقل أو وثيقة النقل الجوي بوصفه مرسلا أو مرسلا إليه أن يرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي طبقا لقواعد المسؤولية العقدية،[4] لكن يبقى أمامه مقاضاة الناقل على أساس المسؤولية التقصيرية مع مراعاة الأوضاع والحدود المقررة – سواء في اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال– لدعوى المسؤولية على الناقل في أية صورة كانت.[5]

2) شركة التأمين:

يمكن لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة ضد الأضرار التي قد تصيبها أثناء عملية النقل (أي في فترة تواجدها تحت حراسة الناقل الجوي أو تابعيه)، والتي دفعت التعويض لرافع الدعوى (المرسل أو المرسل إليه) أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل

---

[1] Cass.com, 20/10/2009, N° 08-18-502, BTL 2009, p 659, Cass-com, 23/02/1981, RFDA1981, p 232, T-C-Bruxelles, 15/05/1981, RFDA 1981, p 371 ets, C-A-Paris (5e ch), 15/03/1976, RFDA 1976, p 398 ets.

[2] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 631 و632.

[3] أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 417، ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 372 وما يليها.

[4] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 449، رفعت أبادير، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 237، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 329.

[5] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 308، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 234، هشام فضلى، المرجع السابق، ص 110.

الجوي بمقتضى فكرة الحلول العيني،[1] فالشركة تحل محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقه ومنها حقه في استعمال دعوى المسؤولية.[2]

ورغم إقرار المشرع الجزائري – من خلال نص المادة 196 من قانون التأمينات رقم 07/95– وجوب اكتتاب الناقل الجوي تأمينا لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه البضائع المنقولة، إلا أنه لم يتضمن نصا خاصا يقضي بإحلال شركة التأمين محل المرسل أو المرسل إليه في رفع دعوى المسؤولية في مواجهة الناقل الجوي،[3] لكن – ووفقا للقواعد العامة من خلال نص المادة 38 من قانون التأمينات الجزائري– فإن شركة التأمين تملك الحق في رفع الدعوى محل المؤمن له (المرسل أو المرسل إليه) في حقوقه استنادا إلى عقد التأمين الذي تبرمه مع المرسل أو المرسل إليه يقضي فيه على الحلول محلهما في حقوقهما.[4]

كما أجاز القضاء في الجزائر –في العديد من أحكامه–[5] لشركة التأمين المؤمن لديها على البضاعة والتي دفعت للمرسل أو المرسل إليه التعويض الناجم عن هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها أن ترفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي باعتبار أن شركة التأمين التي دفعت التعويض قد حلت محل المرسل أو المرسل إليه في حقوقهما ومنها حقهما في رفع دعوى المسؤولية، حيث قضى مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية– بأن: "...فإن الخبرة المنجزة وكذا محضر المعاينة المذكورة أعلاه والمحرر يوم استلام البضاعة يعد قرينة عدم

---

[1] DEJUGLART (M), Traité de droit aérien, T2, 2e ed, par DU PONTAVICE (E), DE LA ROCHERE (J.D), MILLER (G.M), op.cit, p 142.

[2] C.A.Paris (1e ch.B), 25/02/2000, BTL 2000, p 254, confirmé par : cass.com 13/11/2002, N° 00-20-227 BTL 2002, p 771, C.A.Paris (5e ch B), 03/03/2000, BTL 2000, p410, C-A- Lyon, 17/02/1983, BT 1983, p 329 (Helvetia C/Air France et Air Afrique).

[3] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 166.

[4] ولرفع دعوى الحلول يتطلب الأمر توافر شرطان اثنان:

- الشرط الأول: أن تكون شركة التأمين قد دفعت للمؤمن له التعويضات المستحقة المترتبة عن الأضرار اللاحقة بسبب ذلك الحادث، وتثبت شركة التأمين ذلك بجميع طرق المخالصات المتعارف عليها في هذا النشاط.
- الشرط الثاني: أن تكون دعوى الرجوع على الناقل الجوي مصدرها ضرر ناجم عن المسؤولية المدنية للناقل ويستوي الأمر أن تكون المسؤولية عقدية أو تقصيرية. انظر: جديد معراج، المرجع السابق، ص 85.

[5] قرار مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية- قضية رقم 09/8441 ، في 2010/03/02 (غير منشور).

- حكم محكمة سيدي امحمد – القسم التجاري (البحري، قضية رقم 09/2139، بتاريخ 2009/06/21 (غير منشور)
- حكم محكمة سيدي أمحمد – الفرع التجاري الثاني، قضية رقم 07/194 في 2007/04/25 (غير منشور).
- حكم محكمة سيدي أمحمد – الفرع التجاري الثالث، قضية رقم 2003/5249، في 2004/12/04 (غير منشور).

التسليم المطابق المنصوص عليه في المادة 152 من قانون الطيران المدني وبأن عمليات السرقة الحاصلة عليها تمت قبل استلامها من المرسل إليه وفي الوقت التي كانت تحت مسؤولية الناقل الجوي أي بالمطار وقبل خروجها منه ما يجعله طبقا لأحكام المادة 146 من نفس القانون المذكور أعلاه مسؤولا عما حدث للبضاعة من نقص، يتعين تعويض قيمته للمدعية نظرا لعدم احترام الالتزامات التعاقدية المتفق عليها، وبناء عليه يتعين التزام المدعى عليها بدفع قيمة التعويض المحدد بعقد الحلول...".[1، 2]

أما عن طبيعة الدعوى التي تقيمها شركة التأمين ضد الناقل الجوي، فهي تقوم على أساس المسؤولية التقصيرية نظرا لكونها أجنبية عن عقد النقل، بالإضافة إلى عدم وجود أية علاقة سببية بين الخطأ والضرر الحاصل للمؤمن، فأداؤه للتعويض يكون مصدره عقد التأمين وليس خطأ الناقل الجوي.[3]

- **ثانيا: المدعى عليه في دعوى المسؤولية.**

من الطبيعي أن يكون الناقل الجوي هو المدعى عليه في دعوى المسؤولية، سواء أقيمت هذه الدعوى من جانب الراكب أو ورثته الشرعيين في حالة وفاته، أو المرسل أو المرسل إليه أو شركة التأمين التي تولت دفع التعويضات، لكن الصعوبة بشأن تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية تثار سواء في حالة وفاة الناقل، وكذا في حالة الناقلين المتتابعين، والناقلين المتعاقدين والفعليين، وأيضا في حالة الرجوع على تابعي الناقل الجوي.

---

[1] قرار مجلس قضاء الجزائر – الغرفة التجارية، قضية رقم 2010/6575، في 2011/02/27 (غير منشور).

[2] وهو ما أخذ به قضاء المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2011/07/07، حيث قضت بأن: "...أن تأسيس القرار المطعون فيه قضاءه على عدم جواز تجزئة الدعوى لا يستند لأي أساس قانوني، ذلك أن في دعوى الحال كان يتعين فعلا عدم قبول دعوى شركة التأمين "كات" لعدم تأسيسها على عقد حلول يمنحها صفة التقاضي، في حين أن الدعوى المقامة من قبل صيدال فارمال مؤسسة على كونها هي المرسل إليه، وبهذه الصفة تتمتع بصفة التقاضي للمطالبة بتعويض الخسائر التي تكون قد لحقت البضائع، وعليه فالوجه المثار مؤسس...".
قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 742052 في 2011/07/07 (غير منشور).

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة، والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 377.

أ) حالة وفاة الناقل:

ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي أو على ورثته في حالة وفاته، وفي ذلك تنص المادة 32 من اتفاقية مونتريال 1999[1] على أنه: "في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسؤولية يجوز أن تقام دعوى التعويض، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في التركة"، وبالتالي لا يسري هذا الحكم إلا في حالة ما إذا كان الناقل الجوي شخصا طبيعيا، ويستوي في ذلك أن يكون الناقل مالكا للطائرة أو مستأجرا لها،[2] بالإضافة إلى اكتساب وكالات السياحة[3] والوكلاء بالعمولة[4] صفة الناقل الجوي.

وقد كان الأمر شائعا وقت توقيع اتفاقية وارسو 1929 الأصلية، حيث كانت منشأة النقل الجوي تأخذ شكل منشأة فردية مملوكة لشخص طبيعي يتمتع بصفة الناقل الجوي،[5] لكن التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي الذي أصبح يتطلب استثمارات ضخمة أفضى –في الوقت الراهن– أن تكون منشأة الطيران تأخذ شكل شركات تجارية تتمتع بالشخصية المعنوية،[6] ولكن رغم ذلك يبقى للنص أهمية مؤكدة لتجنب أي فراغ قانوني في حالة وجود منشأة فردية للطيران التجاري،[7] حيث تقام دعوى المسؤولية في حالة وفاة الناقل الجوي –كشخص طبيعي– على ورثته الشرعيين، مما يدل على حرص هذه التشريعات على تأكيد حق المضرور في الحصول على التعويض المقرر له.[8]

وإذا رفعت دعوى المسؤولية على ورثة الناقل الجوي يستفيد هؤلاء من أحكام المسؤولية المحدودة، من خلال ذلك يتحملون عبء الدعوى من ناحية، ويستفيدون بالمقابل من حدود المسؤولية من ناحية أخرى.[9]

---

[1] تقابلها المادة 27 من اتفاقية وارسو 1929، والمادة 105 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية، بينما لم ينص المشرع الجزائري في قانون رقم 98-06 المتضمن قانون الطيران المدني على هذه الحالة.

[2] C.A.Paris, 02/10/1981, RFDA1982, p 91 ets, C.A. Toulouse, 05/03/1980, RFDA 1980, p 233 ets.

[3] Cass.Civ, 28/02/1956, RFDA 1956, p 217 ets.

[4] C.A.Paris, 14/03/1960, RFDA 1960, p 317 ets.

[5] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 450.

[6] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 134، هامش 3.

[7] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 309 و310.

[8] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 235، دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 351.

[9] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 450.

ب) تحديد المدعى عليه في حالة النقل المتتابع:

تتحقق صورة النقل المتتابع، إذا شارك عدة ناقلين في تنفيذ عقد النقل المبرم بين الناقل الأول والراكب أو مرسل البضاعة، والذي يدرك منذ البداية أن هذا الناقل لن ينفرد بتنفيذ العقد، وإنما سيشاركه ناقلون آخرون، سواء تتعدد العقود بتعدد الناقلين، أو أن يكون العقد واحدا، لكن المهم أن تتجه إرادة الأطراف إلى اعتبار عملية النقل عملية واحدة.[1]

لكن يثار تساؤل في مثل هذه الحالة، على أي ناقل يمكن أن ترفع عليه دعوى المسؤولية؟

الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل الذي حصل الضرر في فترة النقل التي تولاها إذا ما تعدد الناقلين الجويين، إلا أن التشريعات الدولية –من خلال اتفاقيتي وارسو ومونتريال– أوردت استثناء عن هذا الأصل،[2] وفرقت بين نقل الأشخاص ونقل الأمتعة والبضائع المتتابع.

1) في نقل الركاب:

الأصل أن ترفع دعوى المسؤولية على الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير الذي سبب الضرر للراكب أثناء عملية النقل التي يتولاها،[3] لكن ورد استثناء عنه يمكن بموجبه للمتضرر الرجوع على الناقل الأول وحده، حتى ولو كان الضرر قد نتج عن حادث أو تأخير في مرحلة نقل تولاها ناقل آخر، أو إذا كان يعتبر في مقام المؤمن على المسؤولية عن الرحلة برمتها بأن تعهد صراحة بأنه مسؤول عن الرحلة كلها، أو إذا كان بناء على

[1] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 240.
[2] طبقا للمادة 30 من اتفاقية وارسو 1929 والمادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 تقابلهما المادة 153 من قانون الطيران المدني الجزائري.
[3] إلياس حداد، دعوى المسؤولية بمواجهة الناقل الجوي الدولي، مجلة المحامون تصدر عن نقابة المحامين السورية، العدد 1و2 لعام 2008، السنة 73، ص 13.

مشارطة صريحة في عقد النقل بموجبها يتحمل الناقل الأول المسؤولية عن الرحلة بأكملها.[1] أما إذا لم يوجد هذا الشرط فإن وصف المدعى عليه ينتفي عنه،[2] لذلك تنص المادة 30 فقرة (2) من اتفاقية وارسو على أنه "لا يجوز للراكب أو لمن خلفه الرجوع إلا على الناقل الذي يكون قد قام بمرحلة النقل التي وقع فيها الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول بناء على مشارطة صريحة، قد أمن على المسؤولية بشأن الرحلة كلها".

كما حددت الفقرة الثانية للمادة 36 من اتفاقية مونتريال 1999 المدعى عليه في دعوى المسؤولية التي ترفع بمناسبة النقل الجوي المتتابع للأشخاص بنصها: " لا يحق للراكب أو لأي شخص يستمد منه حقه في التعويض، الرجوع إلا على الناقل الذي تولى النقل الذي وقع خلاله الحادث أو التأخير، ما لم يكن الناقل الأول قد أخذ على عاتقه المسؤولية عن الرحلة بأكملها، بموجب اتفاق صريح".

2) في نقل البضائع:

إذا شارك عدة ناقلين جويين في تنفيذ عقد النقل المبرم بين الناقل الأول ومرسل البضاعة، يجوز لمرسل البضاعة رفع الدعوى إما على الناقل الأول، أي الناقل الذي بدأ تنفيذ عملية النقل، أو الناقل الذي وقع الحادث الذي سبب الضرر –المتمثل في هلاك البضاعة أو تلفها أو ضياعها أو التأخير في عملية النقل- خلال المرحلة التي تولى تنفيذها،[3] وله أن يرجع على كل منهما منفردا أو مجتمعين، فكلاهما متضامنين قبله،[4]

---

[1] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 310، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 103، محمد مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 146.

[2] يحيى أحمد البنا، رسالة، المرجع السابق، ص 317، رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، المقال السابق، ص 51.

[3] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 382 و383.

[4] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 235 و236، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 102.

بالإضافة إلى عدم تجاوز مجموع التعويضات التي قد يقضى بها الحدود القصوى المقررة قانونا، لن يكون أمام المرسل سوى الناقل الأول وحده، إذا ظل مكان وقوع الضرر مجهولا.[1]

كما يستطيع المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية إما على الناقل الأخير الذي تسلم منه البضاعة، أو الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها الحادث أو التأخير الذي سبب الضرر،[2] ويكون الناقلان متضامنين قبل المرسل إليه، مع احترام الحد الأقصى للتعويض، وكما هو شأن المرسل، فإن المرسل إليه أيضا –في حالة الجهل بمكان وقوع الضرر– لن يبقى أمامه سوى رفع الدعوى ضد الناقل الأخير الذي تولى تنفيذ عملية النقل.[3]

إن الغاية من إقرار هذه الأحكام، هو تقريب المدعى عليه من المتضرر حتى يسهل عليه رفع الدعوى، فإذا كان المدعي هو المرسل فمن السهل عليه رفع الدعوى على الناقل الأول،[4] والأمر نفسه بالنسبة للمرسل إليه، إذ يكون الناقل الأخير هو الأقرب إلى المدعي (المرسل إليه) وأكثر يسرا في مقاضاته وكان منطقيا أن يعطى لكل من المرسل والمرسل إليه حق مقاضاة الناقل الذي وقع الضرر والبضاعة بين يديه لتمكين المتضررين من الحصول على التعويض الكافي لجبر الضرر الذي أصابهم،[5] ويكون جميع هؤلاء الناقلين مسؤولين على وجه التضامن تجاه المرسل والمرسل إليه، وفي ذلك حماية لهما ضد خطر إفلاس أحد الناقلين.[6]

وهذا ما أخذ به قضاء المحكمة العليا في قراره الصادر بتاريخ 2012/06/07، الذي قضى أن: "... حيث أن المطعون ضدها التزامها بالعقد المبرم بينها وبين شركة سيتال وهو نقل البضاعة من هونغ كونغ إلى مطار الجزائر أين تم تفريغ البضاعة المنقولة ودون أية منازعة

[1] محمود مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 169، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 331.
[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي – قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 418 و419.
[3] C.A.Paris, 03/02/1972, RFDA 1972, p 49 ets, C.A.Paris, 27/06/1969, RFDA 1969, p 405 ets.
[4] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 242، فايز نعيم رضوان، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 238.
[5] RODIERE (R), Droit des transports terrestres et aériens, op.cit, p 314.
[6] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 236.

حول كميتها الوارد وصفها في تلك الوثيقة والتي تمت جمركتها بنفس الكمية أي 116 كلغ، كما هو مشار إليه برسالة النقل، وأنه لم يسجل أي نقصان في الكمية لغاية وصولها إلى مطار الجزائر وذلك ما يعفي المطعون ضدها من أية مسؤولية، وبقي بعد ذلك مسألة النقل من مطار الجزائر إلى تلمسان والذي تم بطلب من شركة سيتال إلى الخطوط الجوية الجزائرية وأن مسألة إجراء الخبرة بحضور الخطوط الجوية الجزائرية بتلمسان واكتشاف النقص في البضاعة، إنما حضورها كان أن بصفتها ناقلة وليست وكيلة عن الخطوط الجوية القطرية، وعليه فإن الوجه غير سديد".[1]

لكن يثار التساؤل حول مدى التضامن بين الناقلين في النقل المتتابع؟

- اختلف الفقه في تحديد مدى التضامن بين الناقلين:

حيث يرى جانب من الفقه أن التضامن بين الناقلين لا ينتج أثره إلا في حالة وجود ثلاثة ناقلين متتابعين على الأقل، ويشترط أن يقع الضرر والبضاعة بين يدي الناقل الأوسط، في هذه الحالة فقط يمكن سواء للمرسل مقاضاة الناقل الأول أو الناقل الأوسط، أو المرسل إليه مقاضاة الناقل الأوسط أو الناقل الأخير،[2] أما إذا اقتصر الأمر على ناقلين اثنين فقط، فإن صفة الناقل الأول أو الناقل الأخير من ناحية ستتحدد مع صفة الناقل الذي وقع الضرر والبضاعة بين يديه من ناحية أخرى، وبالتالي لا يمكن تصور بوجود تضامن، بسبب أن المرسل لا يجد أمامه سوى الناقل الأول لمقاضاته، وبالمقابل لا يجد المرسل إليه أمامه لمقاضاته سوى الناقل الأخير،[3] غير أن الأخذ بهذا الرأي من شأنه أن يؤدي إلى الابتعاد

[1] قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية الصادر بتاريخ:2012./06/07، ملف رقم 0773449 (قرار غير منشور).

[2] LITVINE (M), op.cit, p 249 ets, LE MOINE (M), traité de droit aérien, op.cit, pp 568 et 569.

[3] BOULOS (N.P), Transport Aérien international, responsabilité des transporteurs successifs de Marchandises, RFDA 1960, pp 47 et 48.

عن الهدف الذي تسمو إليه المادة 30 من اتفاقية وارسو التي تقرر وجود تضامن بين الناقلين المتتابعين بغض النظر عن عددهم.[1]

في حين ذهب الرأي الراجح لدى الفقه إلى القول بوجود مثل هذا التضامن حتى عند تولي عملية النقل ناقلين اثنين فقط، فإذا حدث الضرر خلال تولي أيا من الناقلين عملية النقل الخاصة به، يجوز لكل من المرسل أو المرسل إليه إقامة دعوى المسؤولية سواءًا على الناقل الأول أو الناقل الأخير أو على كلاهما بالتضامن،[2] وبالتالي فهو يحرص على توفير الحماية الفعالة لكل من المرسل والمرسل إليه ويكفل للمضرور منهم الحصول على التعويض الكافي ويجنبه خطر إفلاس أحد الناقلين المتتابعين.[3]

ج) تحديد المدعى عليه في حالة وجود ناقل متعاقد وناقل فعلي:

لم تتطرق اتفاقية وارسو 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 لهذه المسألة، واقتصرت في أحكامها على الشخص الذي يقوم بعملية الناقل بموجب العقد المبرم بينه وبين الراكب أو الشاحن دون التطرق إلى الناقل الفعلي الذي يتولى تنفيذ عملية النقل بكاملها أو جزء منها، إلى غاية صدور اتفاقية جوادالاخارا 1961 المكملة لاتفاقية وارسو،[4] التي تكفلت بإعطاء تعريفًا للناقل الجوي،[5] وفرقت –بصدد ذلك– بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، حيث يقصد بالناقل المتعاقد كل شخص يكون طرفا في عقد النقل –خاضع لاتفاقية وارسو– ومبرم مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل، أما الناقل الفعلي فيقصد به أي شخص آخر –خلاف الناقل المتعاقد– يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، 385 و386.

[2] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p 207 ets, TOSI (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 145.

[3] محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 311، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 243.

[4] المتعلقة ببعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد والتي دخلت حيز التنفيذ في 1964/05/01 والتي صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 1965/10/05، الجريدة الرسمية عدد 104 لسنة 1965.

[5] المادة الأولى من اتفاقية جوادا لاخارا 1961.

بكل عملية النقل المشار إليها في الفقرة ب للمادة الأولى من اتفاقية جوادا لاخارا أو بجزء منها، ولكنه لا يعد بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلا متتابعا بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو.[1]

وهي نفس الأحكام التي أخذت بها اتفاقية مونتريال 1999 التي أجازت –من خلال المادة 45 منها–[2] للمدعي أي الراكب أو المرسل أو المرسل إليه الخيار في رفع دعوى المسؤولية فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، إما على هذا الناقل أو على الناقل المتعاقد أو على كل منهما متضامنين أو منفصلين،[3] كما يكون للناقل الذي ترفع عليه الدعوى الحق في إدخال الناقل الآخر معه فيها على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى،[4] إلا أن هذه الأحكام لم تدرج ضمن قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98، مما يجعل تنظيم النقل الجوي الداخلي يفتقر إلى هذا الجانب الهام من المعاملات السائد في النقل الجوي الدولي.[5]

د) رفع الدعوى على تابعي الناقل الجوي:

لم تتناول اتفاقية وارسو الأصلية بالتنظيم كيفية رجوع المضرور على تابعي الناقل الجوي، تاركة تنظيم أحكامه للقانون الوطني الواجب التطبيق، مما يفوت على هؤلاء التابعين الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة الواردة في المادة 22 من الاتفاقية.[6]

لكن ومع التطور الذي عرفه قطاع النقل الجوي الذي يتطلب استثمارات مالية ضخمة، وتنظيمه في شكل شركات مساهمة تتمتع بالشخصية المعنوية، وتمارس نشاطها بواسطة

---

[1] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 634 و635، محمد مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 198.

[2] تقابلها المادة السابعة من اتفاقية جوادا لاخارا 1961.

[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 452 و453، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 101.

[4] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, pp 209 et 210.

[5] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 357.

[6] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 258.

تابعيها الذين لا تربطهم بمستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين أية علاقة تعاقدية،[1] ولما كانت معظم الأضرار المنسوبة للناقل الجوي ناجمة عن خطأ هؤلاء التابعين، خول بروتوكول لاهاي 1955- من خلال نص المادة 14 منه-[2] أحكاما جديدة، تبنتها لاحقا اتفاقية مونتريال 1999 –من خلال نص المادة 30 منها- تقر مسؤولية تابعي الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب مستعمل الطائرة، وتخول له بصفته مدعي الحق في رفع الدعوى على تابع الناقل أو وكيله.[3]

وتتمثل هذه الأحكام فيما يلي:

1) إذا أقام المتضرر دعوى المسؤولية على تابعي الناقل الجوي نتيجة خطأ ارتكبه أثناء تأدية وظيفته، يحق للتابع المسؤول التمسك بالحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في الاتفاقية.[4]
2) إذا رفعت الدعوى على كل من الناقل الجوي وتابع الناقل، فلا يجوز أن يزيد التعويض الذي يحصل عليه المتضرر من الناقل والتابع معا عن الحد الأقصى الذي تقرره الاتفاقية حتى لا يكون الرجوع عليهما وسيلة للتحايل على أحكام الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية.[5]
3) فيما عدا نقل البضائع، لا يجوز لتابع الناقل التمسك بأحكام تحديد المسؤولية الواردة في الاتفاقية، إذا أثبت المتضرر (المدعي) أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من قبل التابع أو الوكيل بقصد إحداث الضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك ووعي باحتمال وقوع الضرر.[6]

---

[1] إلياس حداد، دعوى المسؤولية بمواجهة الناقل الجوي الدولي، المقال السابق، ص 14.
[2] استحدث بروتوكول لاهاي 1955 مادة جديدة اتخذت الرقم (25/أ) بعد المادة 25 من اتفاقية وارسو 1929.
[3] Cass.com, 14/12/1977, RFDA1978, p 188, C.A.Paris, 17/11/1975, RFDA 1976, p 109.
[4] TOSI (J.P), responsabilité Aérienne, op.cit, p 171.
[5] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 453، ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المرجع السابق، ص 389.
[6] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 238.

4) يكون رجوع المتضرر على تابعي الناقل الجوي على أساس المسؤولية التقصيرية، لأنه لا تربطه بمتلقى خدمة النقل أية علاقة تعاقدية،[1] لذلك إذا جاز لتابعي الناقل التمسك بحدود المسؤولية المقرر لهم قانونا، لكنها لا تخضعهم لقواعد المسؤولية المدنية للناقل الجوي كافتراض الخطأ من جانب الناقل، وأحكام الاختصاص القضائي.[2]

[1] SCHMID (R), La notion de « préposés » dans la convention de Varsovie, RFDA 1986, p 167 ets.
[2] LITVINE (M), op.cit, p 223 ets.

المطلب الثاني:

انقضاء دعوى مسؤولية الناقل الجوي

حرصت الأنظمة القانونية الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي على إقامة توازن بين المصالح المتضاربة لأطراف عقد النقل الجوي، فبالإضافة إلى إقرارها الحماية القانونية الكافية لمستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين، سعت كل من التشريعات الدولية والداخلية إلى حماية مصلحة الناقل الجوي، وعدم ترك دعوى المسؤولية تطول- والذي قد تؤدي إلى إثقال كاهل الناقل الجوي وتعطيل أعماله، من خلال إقرار دفوع إجرائية –إلى جانب الدفوع الموضوعية التي تطرقنا إليها سالفا- كفيلة بدفع المسؤولية عنه.

وحتى يطمئن الناقل على أن عملية النقل للأمتعة المسجلة والبضائع قد تمت سليمة وصحيحة وفق القانون، أوجب المشرع –على الصعيدين الدولي والداخلي- على المرسل إليه اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة عند تسليم الأمتعة والبضاعة، وإن قصر بالقيام بذلك ترتب عليه جزاء يتمثل بإعطاء الحق للناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده إذا لم يقدم المرسل إليه اعتراضه الفوري، أو إذا لم يرسل احتجاجه خلال المواعيد المحددة (الفرع الأول).

كما وضعت هذه التشريعات مدة معينة أمام المتضرر (سواء أكان الراكب أو ورثته أو المرسل أو المرسل إليه) لرفع دعوى المسؤولية ضد الناقل الجوي، فإذا لم ترفع خلال هذه المدة جاز لهذا الأخير الدفع بسقوط الدعوى لتقادمها (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

الدفع بعدم قبول دعوى مسؤولية الناقل الجوي.

حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل الجوي، من خلال تنظيم الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده إذا استلم كل من الراكب الأمتعة المسجلة والمرسل إليه البضاعة، دون أن يرسل أيا منهما احتجاجا على الناقل الجوي بمجرد اكتشاف العيب الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة المسجلة خلال مدة معينة، حفاظا على استقرار المعاملات التي تقتضي عدم ترك عبء دعاوى المسؤولية يدوم طويلا على عاتق الناقل الجوي حتى لا ترتبك أعماله مما قد يمس بمصالحه المالية ويعطل مشروعه الاستثماري الضخم.

وعليه فإن الغاية من إقرار هذه الوسيلة هو الحد من دعاوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل الجوي بعد استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة (أولا) وفق أحكام قانونية أقرتها التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي (ثانيا).

- **أولا: الحد من دعاوى المسؤولية بعد استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة.**

فرضت الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي التزاما محددا على عاتق المرسل إليه بتقديم احتجاجًا إلى الناقل الجوي إذا لحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة تلف أو هلاك أو التأخير في عملية نقلهما،[1] يترتب على الإخلال به جزاء الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل الجوي،[2] فالهدف من وراء إبدائه هو حجب المحكمة عن النظر في الدعوى ابتداء -بناء على دفع شكلي- بغض النظر عن توافر أو عدم توافر

---

[1] محمد السيد الفقي، النطاق الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع ، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الإسكندرية، العدد الأول لسنة 2006، ص 393 و394.

[2] LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, pp 566 et 567, ALTER (M), droit des Transports, DALLOZ, Paris, 3é éd, 1996 , p 130.

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي،[1] فالدفع بعدم قبول الدعوى يعد دفع في الشكل أما الدفوع الأخرى فهي دفوع تتعلق بموضوع الدعوى.[2]

ونظرا لما يتميز به نقل البضائع والأمتعة المسجلة عن طريق الجو من خصائص أبرزها تسلم الناقل الجوي لها من المرسل وتظل تحت حراسته ومسؤوليته حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو تعرضها إلى التلف أو الهلاك الجزئي أو إلى التأخير في عملية النقل قد يؤدي إلى فقدان قيمتها،[3] فقد استهدفت التشريعات الدولية والداخلية الحد من دعاوى المسؤولية بعد استلام البضاعة أو الأمتعة المسجلة، من خلال إقرارها للناقل الجوي الحق بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية،[4] في حالة عدم توجيه المرسل إليه احتجاجا مكتوبا فور اكتشافه تلف البضاعة أو الأمتعة المسجلة في حالة وصولها في الموعد المتفق عليه في عقد النقل، أو في حالة التأخير في عملية النقل[5]، لأن تسليم البضاعة أو الأمتعة المسجلة دون احتجاج، يعتبر قرينة على أنها سلمت في حالة جيدة وفقا لمستند النقل، وأنها قد وضعت تحت تصرفه في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل، ما لم يثبت وجود غش من قبل الناقل الجوي.[6]

ويختلف الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية عن الدفوع التي يلجأ إليها الناقل لدفع مسؤوليته استنادا إلى أحد الأسباب الموضوعية السابق ذكرها، إذ أن دفع المسؤولية يقضي وجود دعوى مسؤولية مقبولة تتصدى من خلالها المحكمة في مناقشتها للجوانب المتعلقة بموضوع الدعوى، أما الدفع بعدم قبول الدعوى فهدفه منع المحكمة من نظر الدعوى

---

[1] ضياء علي أحمد نعمان، الإجراءات الخاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الخاصة، مجلة محاكم مراكش تصدر عن محكمة الاستئناف بمراكش، العدد الثاني – مارس 2008، ص 150 و151.

[2] محمود مختار بريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 199 و200، عبد الفضيل محمد أحمد، العقود التجارية، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، الطبعة الأولى، 2010، ص230

[3] DE GROOT - TORAILLE (J.), La livraison des marchandises dans les transports Maritimes terrestres aériens et fluviaux, op cit, pp 162 et 163.

[4] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 790.

[5] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 198 ets, PINEAU (J), op.cit, pp 344 et 345.

[6] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 210، محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 103.

والخوض في توافر أو عدم توافر مسؤولية الناقل الجوي.[1] فالمحكمة تقضي بعدم قبول الدعوى بغض النظر عن توافر أو عدم توافر شروط انعقاد مسؤولية الناقل، فهي تهدف إلى إنهاء وحسم المنازعات المترتبة عن عقود النقل في فترات وجيزة عقب تنفيذ هذه العقود.[2]

وعليه فإن الدفع بعدم قبول الدعوى يسري فقط على المسؤولية عن نقل البضائع أو الأمتعة المسجلة واستبعاد تطبيقه في المسؤولية عن نقل الركاب، لارتباطه بالاحتجاج الغير مطلوب بالنسبة للأضرار الجسدية،[3] فالراكب ليس ملزما بتقديم احتجاج للناقل، لأنه يستطيع مباشرة رفع دعوى المسؤولية وتقديمها شريطة أن يتم ذلك خلال فترة التقادم المقررة قانونا.[4]

وقد قصرت الأنظمة القانونية المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي الاحتجاج على حالة التلف الظاهر للبضاعة والأمتعة المسجلة أو تأخيرها وهي الحالات التي يحدث فيها تسليم،[5] ويترتب على ذلك أن نطاق الاحتجاج لا يمتد ليشمل حالتي الهلاك الكلي أو الضياع لانعدام التسليم فيهما لعدم تمكن المرسل إليه من التحقق من حالة البضاعة أو الأمتعة المسجلة وما بهما من ضرر،[6] فضلا عن أن الناقل لا يحتاج إلى إخطار بحدوث الضياع أو الهلاك لأنه بعلم به من جهة ويعلم بأنه لم يقم بعملية التسليم نتيجة لهذا الضياع أو الهلاك من جهة أخرى.[7]

وقد ثار جدل كبير لدى الفقه والقضاء حول ما إذا كان الاحتجاج متطلبا في حالة الضياع أو الهلاك الجزئي للبضاعة أو الأمتعة المسجلة، فقد ذهب جانب من الفقه[8] والقضاء[9] إلى اعتبار الهلاك أو الضياع الجزئي، من قبيل التلف يستوجب توجيه احتجاج

---

[1] محمود مختار البريري، قانون الطيران وقت السلم، المرجع السابق، ص 173، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 241.
[2] محمد فريد العريني، القانون الجوي – النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 313.
[3] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 456.
[4] عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 239.
[5] POURCELET (M) ; Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, pp 217 et 218.
[6] رفعت فخري، حول أحكام النقل الجوي الداخلي طبقا لقانون التجارة المصري الجديد، المقال السابق، ص 52.
[7] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 165 و166.
[8] GODFROID (M), Les transports aériens, RFDAS 1991, p 231 ets, LITVINE (M), op.cit, pp 249 et 250.
[9] T.C. Genève, 25/06/1980, RFDA 1985, p 356 ets.

مكتوب إلى الناقل من جانب المرسل إليه خلال المواعيد المبينة في الفقرة الثانية للمادة 26 من اتفاقية وارسو لإعلامه بالحالة المذكورة، تحت طائلة عدم قبول الدعوى.[1]

أما الاتجاه الغالب في الفقه[2] والقضاء[3]، فيرى أن النص قد اقتصر بشكل صريح على توجيه الاحتجاج في حالة التلف فقط، وهو العطب الذي يلحق بالبضاعة أو الأمتعة المسجلة فيقلص من قيمتها وفقا للاستعمال الذي أعدت له، واستبعاد تطبيق أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى على الهلاك أو الضياع الجزئي، لأنها أحكام استثنائية لا يجوز التوسع في تفسيرها ما دام نص المادة 26 فقرة (2) من الاتفاقية يتحدث عن التلف، وبالتالي لا يشترط الاحتجاج لقبول دعوى المسؤولية عن الهلاك أو الضياع الجزئي.[4]

وأجازت الأنظمة القانونية المنظمة للنقل الجوي –على الصعيدين الدولي والداخلي– للناقل الجوي الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية بتوافر الشروط الآتية:

1) أن تصل البضاعة أو الأمتعة تالفة أو متأخرة:

يستطيع الناقل الجوي الدفع بعدم قبول الدعوى المقامة عليه في حالتين:

الحالة الأولى: وصول البضاعة أو الأمتعة واستلامها من قبل المرسل إليه استلاما فعليا وهي تالفة، سواء أكان التلف ظاهرا يمكن مشاهدته بالعين أو الفحص العادي كأن تصل الأقمشة ممزقة، أو الزهور ذابلة، يعد فيها التسليم دون اعتراض قرينة على أنها استلمت وهي في حالة جيدة،[5] لكن هذه القرينة ليست قاطعة يمكن للمرسل إليه نفيها وإثبات أن

---

[1] C.Cass, Athénes, 19/06/1991, RFDAS 1992, p 78 ets.
[2] TOSI (J.P), Responsabilité Aérienne, op.cit, p 175, LE MOINE (M), Traité de droit Aérien, op.cit, pp 566 et 567, CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 199.
[3] T.C. Toulouse, 14/02/1980, RFDA 1981, p236 ets, T.C. Lyon, 06/03/1972, RFDA 1979, p 89 ets, T.C Bruxelles, 09/01/1976, RFDA 1977, p 96 ets.
[4] C.A. Paris, 20/06/1990, D 1992, p 20, cass.com, 06/10/1992, Bull.Civ 1992, N° 297.
[5] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 240، عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 116.

التلف قد سبق وقوع التسليم[1]. كما قد يكون التلف غير ظاهر يحتاج كشفه إلى فض الأغلفة أو فحص البضاعة أو الأمتعة فحصا دقيقا كمأكولات مغلفة تصل متعفنة، لكن يشترط على المرسل إليه أن يعلن للناقل بالتلف بمجرد اكتشافه.[2]

أما إذا وصلت البضاعة غير كاملة وهو ما يعرف بحالة الهلاك الجزئي، فإن بعض الفقه يعتبره داخلا في مفهوم التلف،[3] بينما يرى جانب آخر من الفقه خلاف ذلك، فالهلاك كليا أو جزئيا يعني انعدام ذات البضاعة وهو ما لا يتطابق مع وصولها معيبة.[4]

أما الحالة الثانية: فتتمثل في وصول البضاعة أو الأمتعة متأخرة عن الموعد المتفق عليه أو في الموعد المعقول الذي يحدده القاضي إذا خلا العقد من تحديد موعد وصول البضاعة أو الأمتعة.[5]

2) تقصير المرسل إليه في توجيه الاحتجاج:

حتى يتمكن الناقل الجوي الدفع بعدم قبول الدعوى، يجب ثبوت تقصير من جانب المرسل إليه على النحو الذي حددته كل من المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة والمادة 31 من اتفاقية مونتريال 1999، اللتان أوجبتا على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا مكتوبا إلى الناقل الجوي بمجرد اكتشافه تلف البضاعة أو الأمتعة أو نتيجة التأخير في عملية نقلهما، خلال المواعيد المقررة قانونا والمذكورة سالفا،[6] لأن التأخير في الإبلاغ يكون من شأنه إثارة الصعوبات حول تحديد اللحظة التي وقع فيها الضرر، وبالتالي يصعب على الناقل ذاته الدفاع على نفسه،[7] لذلك رأت التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية

---

[1] نهاد السباعي، مسؤولية الناقل في النقل الجوي الدولي، مجلة المحامون (السورية)، العدد الخامس، أيار 1999، السنة الرابعة والستون، ص 131.

[2] عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص 337 و338.

[3] LITVINE (M), op.cit, p 250.

[4] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 456.

[5] محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 201.

[6] جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 323، هشام فضلي، المرجع السابق، ص 114.

[7] TOSI (J.P), Transport Aérien, J-CL-com 1995, Fasc 925, N° 102.

الناقل الجوي وجوب إقرار حماية للناقل الجوي من خلال فرض على المرسل إليه إتباع إجراءات معينة في مواعيد قصيرة وإلا تعرض للدفع بعدم قبول دعواه.[1]

3) عدم وجود غش من قبل الناقل:

حتى يستطيع الناقل الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة عليه، يجب ألا يثبت توافر غش من جانبه لأن كل تصرف من قبل الناقل من شأنه منع المرسل إليه من اكتشاف العيوب التي أصابت البضاعة أو الأمتعة من هلاك أو تلف،[2] ترتب عن ذلك عدم تقديم المرسل إليه الاحتجاج في المواعيد المحددة،[3] وبالتالي فإن ثبوت غش الناقل الجوي من شأنه أن يؤدي إلى حرمان الناقل من التمسك بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية.[4]

بتوافر هذه الشروط، يمكن الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، أما استلام البضاعة أو الأمتعة دون احتجاج قرينة على سلامتها.[5]

أما بالنسبة للتشريع الجزائري الخاص بالنقل الجوي الداخلي الخاضع لأحكام قانون رقم 06/98 المتضمن قانون الطيران المدني المعدل، فقد نصت المادة 152 منه على أنه "...في حالة التلف يجب أن يوجه المرسل إليه احتجاجا فور اكتشاف ذلك... وعند الضياع أو التأخر يجب أن يتم الاحتجاج... وفي حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء تأخر في النقل، يجب أن يتم الطلب..."[6]

يظهر جليا من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري قد وسع من نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى، مخالفا أحكام كل من اتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999، إذ إلى جانب إقراره

---

[1] طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، المرجع السابق، ص 211، عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 241.
[2] محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 201.
[3] POURCELET (M), Transport aérien international et responsabilité, op.cit, pp 217 et 218.
[4] محمد السيد الفقي، النطاق الإجرائي لمسؤولية الناقل الجوي الدولي للبضائع، المقال السابق، ص 441 وما يليها.
[5] الفقرة الأولى لكل من المادة 26 من اتفاقية وارسو 12929 المعدلة، والمادة 31 من اتفاقية مونتريال 1999.
[6] تقابلها المادة 81 من قانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية.

جواز الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة على الناقل الجوي في حالتي تلف البضاعة أو الأمتعة، والتأخير في عملية نقلهما،[1] أجاز المشرع الجزائري أيضا الدفع بعدم قبول الدعوى في حالة ضياع البضاعة أو الأمتعة، دون تحديد إن كان الضياع كلي أو جزئي، لكن لفظ الضياع المنصوص عليه في المادة 152 فقرة 3 من هذا القانون يشمل كلا حالتي الضياع، وبالتالي يشترط وجود الاحتجاج في كافة حالات الضرر التي تصيب البضاعة والأمتعة ما عدا حالة الهلاك التي تقبل دعوى المسؤولية بشأنه من دون شرط الاحتجاج.[2]

بالإضافة إلى ذلك، نجد أن المشرع الجزائري قد وسع من نطاق الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية ليشمل –إلى جانب التأخير في عملية نقل البضائع والأمتعة– التأخير في عملية نقل المسافرين على خلاف التشريع الدولي الذي لم يضع أي حكم خاص بهذا الدفع في مجال نقل الركاب.[3]

إن الغاية التي يهدف من ورائها المشرع الجزائري عند توسعه في حالات الدفع بعدم قبول الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي هو تقديم الحماية القانونية والاقتصادية لشركات الطيران الوطنية من رجوع مستعملي الطائرة من ركاب أو شاحنين عليها في أي وقت شاءوا[4].

لكن هذه الحماية الممنوحة للناقل الجوي –من خلال التوسع في حالات الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية– تضر بمصالح متعاملي النقل الجوي من أجل حصولهم على التعويض الناجم عن الأضرار التي أصابتهم من جراء حوادث الطيران، وما يترتب عنه من ازدواجية في أحكام الدفع بعدم قبول الدعوى في التشريعات الدولية والداخلية.

وكان من الأجدر على المشرع الجزائري عدم التوسع في حالات الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المقامة على الناقل الجوي، والتقييد بنفس حالت الدفع الواردة في كل من اتفاقية وارسو 1929 المعدلة، ومونتريال 1999، من أجل إقامة توازن بين مصالح كل من الناقل

---

[1] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 174.
[2] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 360 و361.
[3] الفقرة الخامسة للمادة 152 من قانون 06/98 تقابلها الفقرة الخامسة للمادة 81 من قانون 166/64.
[4] - BOUJELLAL (A), thèse, op, cit, p341.

الجوي ومستعملي الطائرة من ركاب وشاحنين من جهة، وتوحيد نطاق الدفع بعدم قبول الدعوى على الصعيدين الدولي والداخلي من جهة أخرى.

- **ثانيا: أحكام الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية.**

نظمت اتفاقية وارسو لعام 1929 الأصلية الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية في الفقرة الثانية من المادة السادسة والعشرين والتي تنص على أنه: "2)- على المرسل إليه أن يوجه احتجاجا إلى الناقل بمجرد اكتشافه تلفا في البضائع أو الأمتعة ويكون ذلك خلال ثلاثة أيام على الأكثر من تاريخ الاستلام في حالة الأمتعة وسبعة أيام بالنسبة للبضائع وفي حالة التأخير يتعين توجيه الاحتجاج خلال مدة أقصاها أربعة عشر يوما تحسب من يوم الذي تكون فيه الأمتعة أو البضاعة قد وضعت تحت تصرفه". حيث فرضت – الاتفاقية– على المرسل إليه أن يرسل احتجاجا مكتوبا إلى الناقل الجوي إذا لحق البضائع أو الأمتعة المسجلة تلف بمجرد اكتشافه،[1] أو على الأكثر في مهلة ثلاثة (03) أيام من تاريخ تسلمه للأمتعة المسجلة أو سبعة (07) أيام من تاريخ تسلمه للبضاعة أو خلال أربعة عشرة (14) يوما من التاريخ الذي كان ينبغي فيه وضع الأمتعة والبضاعة تحت تصرفه في حالة التأخير في عملية النقل.

وقد عدل بروتوكول لاهاي لعام 1955 هذه المواعيد[2] فجعلها سبعة (07) أيام للأمتعة وأربعة عشرة (14) يوما للبضاعة وواحد وعشرين (21) يوما على الأكثر في حالة التأخير ويكون ذلك من التاريخ الذي وضعت فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه أو الراكب، وقد تبنت اتفاقية مونتريال 1999 هذه المواعيد الأخيرة من خلال نص المادة 31 فقرة 2 منها من دون أن تحدث عليها أي تعديل، وحسب المادة 23 من اتفاقية وارسو

---

[1] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 456 و457، ضياء علي أحمد نعمان، الإجراءات الخاصة لرفع دعوى مسؤولية الناقل الجوي للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الخاصة، المقال السابق، ص 152.

[2] المادة 15 من بروتوكول لاهاي 1955 المعدلة للمادة 26 من اتفاقية وارسو 1929.

1929 والمادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999، لا يجوز إنقاص من هذه المواعيد لأن ذكرها ناقصة في عقد النقل يعد من الشروط المعفية من المسؤولية، لأن كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو يقرر الحد منها يعد باطلا وكأنه لم يكن.

ويختلف بدأ سريان ميعاد الاحتجاج في حالة التلف عنه في حالة التأخير، إذ يبدأ ميعاد الاحتجاج في حالة التلف ابتداء من تاريخ تسلم البضاعة أو الأمتعة المسجلة،[1] بينما يبدأ سريان هذا الميعاد في حالة التأخير ابتداء من اليوم الذي كان من المفروض أن توضع فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه أو الراكب،[2] وتكون العبرة بتاريخ إرسال الاحتجاج لا بتاريخ وصوله إلى الناقل الجوي عند تقدير ما إذا تم اتخاذ الإجراء في الميعاد القانوني.[3]

أما المشرع الجزائري فقد حدد –من خلال نص الفقرة الثانية للمادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98– النطاق الزمني للدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، حيث اشترط أن يوجه الاحتجاج –في حالة التلف– من المرسل إليه أو الراكب إلى الناقل فور اكتشاف ذلك في مهلة أقصاها ثلاثة (03) أيام فيما يخص الأمتعة،[4] وسبعة (07) أيام فيما يتعلق بالبضاعة اعتبارا من تاريخ تسليمها، وعند الضياع أو التأخير يجب أن يتم الاحتجاج في مهلة أقصاها أربعة عشرة (14) يوما من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه البضاعة أو الأمتعة تحت تصرف المرسل إليه أو الراكب.

وبالتالي فإن المواعيد التي أخذ بها المشرع الجزائري –من خلال هذا النص– هي نفس المواعيد المقررة في اتفاقية وارسو الأصلية لعام 1929، مستبعدا الأخذ بالمواعيد المقررة في

---

[1] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 796 و797.

[2] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 155، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 275 و276.

[3] TOSI (J.P), responsabilité aérienne, op.cit, p 380.

[4] قضت المحكمة العليا –في هذا الصدد- في قرارها الصادر بتاريخ 2007/12/18 بأن: "البرقيات الرسمية الصادرة عن مصلحة الاستعلامات الخاصة بالأمتعة، لدى مطار الجزائر هواري بومدين، تثبت أن احتجاج المطعون ضدهم بشأن عدم وصول أمتعتهم وتمكينهم منها حصل فور وصولهم بهذا المطار" – قرار المحكمة العليا- الغرفة المدنية- ملف رقم 392346 الصادر بتاريخ 12/18/ 2007، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2008، ص 173.

بروتوكول لاهاي 1955 المعدل للاتفاقية رغم أن الجزائر قد صادقت على هذا البروتوكول في نفس الوقت الذي صادقت فيه على الاتفاقية الأصلية، مما يؤدي إلى ازدواجية في التشريع الجزائري الخاص بمواعيد تقديم الاحتجاج –المتعلقة بالنقل الجوي الدولي والداخلي– وكان من الأجدر على المشرع الجزائري أن يأخذ بالمواعيد المقررة في بروتوكول لاهاي 1955 من أجل توحيد هذه المواعيد سواء كان النقل دوليا أو داخليا.

كما أقر قضاء المحكمة العليا بوجوب توجيه الاحتجاج من قبل المرسل إليه إلى الناقل الجوي أو أحد تابعيه فور اكتشافه للأضرار الحاصلة للبضاعة أو الأمتعة، دون تحديد شكل هذا الاحتجاج، حيث قضت في قرارها الصادر بتاريخ 2014/09/04 بأن: "القرار المطعون فيه لم يتناقض كما تزعمه الطاعنة، ذلك أن الأمر يتعلق بعقدين اثنين الأول يخص النقل الجوي والثاني يتعلق بتمثيل بشركة سويسبور، وبالتالي فتوجيه الاحتجاج لممثلها يكون صحيحا".[1]

كما قضت أيضا في قرارها الصادر بتاريخ 2010/05/06 بأن: "الطاعنة تعيب على القرار المطعون فيه عدم أخذه بالدليل العكسي التي تنص عليه المادة 152 من القانون السالف الذكر والمتمثل في تقديم محضر معاينة وتقرير خبرة فعلا، حيث أن المادة 55 من القانون التجاري تعفي من الاحتجاج عند إجراء الخبرة أو المعاينة خلال 3 أيام وهو ما وقع في الدعوى، وبالتالي كان يتعين على قضاة الموضوع الأخذ بهذا الاحتجاج والنظر في الدعوى على ضوء ما قدم أمامهم من وسائل إثبات للأضرار اللاحقة بالحمولة ومسؤولية الناقل في هذه الأضرار، وعليه فهذا الوجه مؤسس".[2]

[1] قرار المحكمة العليا –الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0962763 الصادر بتاريخ 2014/09/04، مجلة المحكمة العليا – العدد الثاني 2014، ص 237.

[2] قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0626562 الصادر بتاريخ 2010/05/06 (غير منشور)، قضى بنقض وإبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 2008/05/11 (غير منشور) وبإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد وفقا للقانون.

كما نصت الفقرة الرابعة للمادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على أنه: "في حالة حدوث خسارة لشخص منقول من جراء التأخير في نقله، يجب أن يتم الطلب في مهلة ثلاثين (30) يوما حسب تاريخ توقع الوصول". وبالتالي يكون المشرع الجزائري قد استحدث حكما جديدا –لم تتضمن اتفاقيتي وارسو ومونتريال حكما مماثلا له ضمن نصوصهما– يهدف من وراء ذلك عدم إثقال كاهل الناقل الجوي بدعاوى المسؤولية الناجمة عن التأخير في عملية نقل الأشخاص من خلال إلزام رافعيها بضرورة القيام باحتجاج مكتوب خلال 30 يوما من التاريخ الذي كان يفترض أن تصل فيه الطائرة إلى مطار الوصول.[1]

ويترتب على عدم إرسال المرسل إليه الاحتجاج في المواعيد المقررة في التشريعات الدولية والداخلية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي –السالفة الذكر– إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده،[2] ويراعى أنه لا يجوز للناقل التمسك بهذا الدفع في حالة ارتكابه للغش الذي يحول دون اكتشاف التلف الذي أصاب البضاعة أو الأمتعة، وذلك طبقا للفقرة الرابعة من المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929 المقابلة للفقرة الرابعة من المادة 31 من اتفاقية مونتريال 1999، عملا بالمبدأ القانوني العام القائل بأن الغش يفسد كل شيء.[3]

أما قانون الطيران المدني الجزائري –من خلال نص الفقرة الأولى للمادة 152 منه على أن تسلم الأمتعة المسجلة والشحن دون احتجاج من المرسل إليه يشكل قرينة عن تسلمها وهي في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس، لأن عدم توجيه المرسل إليه أو الراكب احتجاجا مكتوبا ضد الناقل الجوي يعد قرينة بسيطة مؤداها أن المرسل إليه أو

---

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 364.

[2] أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 423، جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 323.

[3] رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 277، إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 244، محمود مختار البريري، عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 201.

الراكب قد تسلم البضاعة أو الأمتعة في حالة جيدة طبقا لسند النقل، ما لم يثبت العكس أي أنه لم يتسلمها في حالة جيدة على أساس الحجية النسبية لبيانات سند النقل.[1]

كما قضت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2014/09/18 بأنه "...من المقرر أيضا بنص الفقرة الرابعة من نفس المادة (المادة 26 من اتفاقية وارسو 1929) أنه في حالة عدم الإدلاء باحتجاج في المهلات المنصوص عليها تكون جميع الدعاوى ضد الناقل مرفوضة عدى في حالة غش صادر عن هذا الأخير وطالما أن قضاة الموضوع قد عاينوا أن الطاعنة تقر في الإرسالية التي وجهتها للمطعون ضدها المؤرخة في 14 / 02 / 2010 أنها تسلمت متاعها في الخامس من شهر فيفري 2010 وأن احتجاجها جاء خارج الآجال المحددة بالفقرة الثانية من المادة 26 السالفة الذكر، فإنهم وخلافا لما تزعمه الطاعنة قد التزموا بتطبيق الصحيح للقانون على اعتبار اتفاقية فارسوفيا المصادق عليها من طرف الجزائر تطبق في عقد النقل الجوي وبالنسبة لجميع الشركات الجوية".[2]

كما يترتب –استنادا لنص الفقرة الأخير للمادة 152 من هذا القانون– على عدم توجيه احتجاج في المواعيد المقررة فيه، إمكانية تمسك الناقل الجوي بالدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية المرفوعة ضده، مع مراعاة عدم جواز التمسك بهذا الدفع في حالة الغش، ويقع عبء إثبات هذا الغش على عاتق المرسل إليه أو الراكب كأن يثبت أن غش الناقل هو الذي حال دون اكتشافه تلف أو ضياع البضاعة أو الأمتعة المسجلة.[3]

---

[1] بن ناصر وهيبة، رسالة، المرجع السابق، ص 174.

[2] قرار المحكمة العليا – الغرفة المدنية- ملف رقم 0945456 صادر بتاريخ 2014/09/18، مجلة المحكمة العليا – العدد الثاني، 2014، ص 188.

[3] [3] « La fraude englobe tous les actes ou omissions qui rendraient impossible la protestation avant l’expiration du délai légal, mais également tout manœuvre frauduleuse du transporteur ou de ses préposés », cité par : BOUDJELLEL (A), Thèse, op.cit, p 340.

الفرع الثاني:

مواعيد رفع دعوى المسؤولية بين السقوط والتقادم.

إضافة إلى حق الناقل الجوي في الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية إذا لم يقدم الراكب أو المرسل احتجاجا مكتوبا إلى الناقل فور اكتشافه تلف الأمتعة أو البضائع أو التأخير في عملية نقلها خلال الآجال المحددة قانونا، فقد وضعت الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي مدة معينة أمام المتضررين –سواء أكان الراكب أم ورثته أو المرسل أم المرسل إليه– لرفع دعوى المسؤولية، فإذا لم ترفع الدعوى ضد الناقل الجوي المسؤول عن الضرر الذي أصاب المتضرر في شخصه أو في بضاعته خلال هذه المدة المحددة قانونا فقد حقه في رفع دعواه على الناقل الجوي، حيث تراوح الوضع بين سقوط دعوى المسؤولية التشريعات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل الجوي (أولا)، وتقادمها في التشريعات الداخلية (ثانيا).

- **أولا: سقوط دعوى المسؤولية**

تنص المادة 29 من اتفاقية وارسو الأصلية على أنه:

1– "تقام دعوى المسؤولية في خلال سنتين ابتداء من تاريخ وصول الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ وقف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى.

2– ويعين قانون محكمة النزاع طريقة احتساب المهلة المشار إليها".

ويتضح من خلال هذا النص أن المتضرر ملزم برفع دعوى المسؤولية خلال سنتين[1] اعتبارا من تاريخ وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة في الميعاد أو متأخرة[2]، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه إن لم تصل إطلاقا إلى مطار الوصول أو من تاريخ

---

[1]- نفس مدة سقوط دعوى المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة الباخرة أقرتها المادة 20 فقرة 1 و 2 من اتفاقية هامبورغ.
- أنظر: فاروق محمد ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1994، ص 239.
[2]- رفعت أبادير، القانون الخاص الجوي المغربي، دون ذكر دار النشر، 1978، ص230.

وقف النقل في حالة امتناع الناقل الجوي عن المضي في تنفيذ عقد النقل الجوي لأي سبب كان، وإذا رفعت الدعوى بعد هذه المدة يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الدعوى.[1]

ولقد اختلف الفقه حول التكييف القانوني للفترة التي يتعين خلالها رفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي: هل هي فترة تقادم أم فترة سقوط؟

فذهب جانب من الفقه يقوده الفقيهين: P.Chauveau[2] و M.Pourcelet[3]، ساندته في رأيه محكمة النقض الفرنسية بدوائرها المجتمعة،[4] إلى أن مدة السنتين التي حددتها الاتفاقية هي مدة تقادم ومن ثم تكون قابلة للوقف والانقطاع، ويستندون في ذلك إلى أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل بحريا أو كان بريا يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة، وهذه الفترة دائما هي فترة تقادم،[5] ومن ثم يجب ألا يشذ النقل الجوي عن تلك القاعدة، كما يبررون موقفهم بأن الفقرة الثانية للمادة 29 من اتفاقية وارسو تحيل على قانون محكمة النزاع في طريقة احتساب مدة السنتين، فهذا يعني بالضرورة أن يرد على هذه المدة وقف وانقطاع، أي أنها مدة تقادم وليست مدة سقوط،[6] وقد تواترت أحكام القضاء الفرنسي منذ ذلك الحين في هذا الاتجاه.[7]

أما الرأي الراجح فقها[8] والجاري عليه العمل في قضاء الدول الأخرى،[9] هو اعتبار المدة المذكورة هي مدة سقوط لا مدة تقادم، فلا يرد عليها الوقف أو الانقطاع، لاسيما وأن

1- هاني دويدار، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 449، أكرم يا ملكي، المرجع السابق، ص 152، جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 324.

[2] CHAUVEAU (P), Droit Aérien, op.cit, p 197.

[3] POURCELET (M), Transport Aérien international et responsabilité, op.cit, p 218.

[4] Cass-Ass-Plén, 14/01/1977, RFDA 1977, p 268 ets. Cass-ass-Plén, 01/07/1977, RFDA 1978, p 93 ets.

[5] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 638، أبو زيد رضوان القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 423.

[6] ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص 815، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، المرجع السابق، ص 279.

[7] Cass-Civ, 10/03/1981, RFDA 1981, p 330.
- C.A. Paris, 14/03/1991 BTL, p 310.
- T.Com.Paris, 29/09/1993, BTL 1994, p 301.
- C.A.Versailles (12e ch), 14/02/2008, BTL 2008, p 172.
- Cass.com, 17/02/2009, BTL 2009, p 175.

[8] LE MOINE (M), Traité de droit aérien, op.cit, p 557 ets,

[9] T.com. Luxemburg (2e sec), 20/12/1985, RFDA 1986, p 112 ets, T.Civ, Rome, 19/01/1972, RFDA 1973, p 77 ets.

الاتفاقية استعملت مصطلح السقوط "Déchéance" ولم تستعمل اصطلاح التقادم "Prescription"[1]، كما أن الأخذ بفكرة السقوط يؤدي إلى توحيد الحكم بالنسبة لجميع الدول الأعضاء في الاتفاقية نظرا لاختلاف قوانينها الوطنية في مسألة تحديد أسباب انقطاع التقادم ووقفه، وأما عن الإحالة على قانون محكمة النزاع فلا يعني سوى اختصاص محكمة النزاع بطريقة حساب وتحديد سريان مدة السقوط هذه، أي تحديد تاريخ وصول الطائرة، أو التاريخ الذي كان من المفروض أن تصل فيه، أو تاريخ إيقاف النقل.[2]

كما نشير إلى أن اتفاقية مونتريال 1999 قد نصت هي الأخرى صراحة –حسب نص المادة 35 منها– على اعتبار مدة سنتين هي مدة سقوط دعوى المسؤولية وليس مدة تقادم، من خلال احتفاظها بمصطلح السقوط "Déchéance" عند صياغتها المادة المذكورة، والغاية من ذلك توحيد أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي بصفة عامة، وأحكام سقوطها بصفة خاصة.[3]

وينطبق سقوط دعوى المسؤولية على جميع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الأشخاص سواء في حالة وفاة الراكب أو إصابته بأذى بدني أو التأخير في وصوله، أو نقل البضائع والأمتعة سواء في حالة تلف البضاعة أو الأمتعة أو هلاكها أو ضياعها، أو التأخير في وصولها،[4] حيث يتوجب على الراكب أو الشاحن أو المرسل إليه رفع دعوى المسؤولية خلال سنتين من تاريخ الوصول إلى نقطة المقصد النهائي أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه الطائرة، أو من التاريخ الذي توقفت فيه عملية النقل،[5] وإلا سقط حق المتضررين في الحصول على التعويض المقرر في الاتفاقية.[6]

---

[1] LOKO.BALOUSSA (E.J), Thèse, op.cit, p 392 ets.
[2] BOYER (L), le delai de l'article 29 de la convention de Varsovie, RFDA 1981, p282 ets.
[3] GODFROID (M), NAVEAU (J), FRUHLING (P), Précis de Droit Aérien, op.cit, p 406 ets.
[4] إلياس حداد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 245
[5] DUPONT (P.M), op.cit, p 371..
[6] محمود أحمد الكندري، المرجع السابق، ص 156 و157، عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، المرجع السابق، ص 344.

➢ **ثانيا: تقادم دعوى المسؤولية**

تنص الفقرة الثانية للمادة 156 من قانون الطيران المدني رقم 98-06 على أن: "تحدد مهلة تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق:

2/ بدعاوى مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة والشحن المنقول ولأعضاء الطاقم، مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه.

تسري المهلة اعتبارا من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود"

ويتضح من خلال هذا النص أن المشرع الجزائري قد نص صراحة على أن مدة سنتين المذكورة أعلاه هي مدة تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي، متجنبا النقاش أو الجدل الذي ثار بين الفقه والقضاء على الصعيد الدولي حول اعتبار المدة المنصوص عليها في المادة 29 من اتفاقية وارسو هي مدة سقوط أم مدة تقادم،[1] مسايرا في ذلك تقادم دعوى المسؤولية في النقل البحري –من خلال نص المادة 742 من القانون البحري الجزائري رقم 76-80[2] التي تنص على أن: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه".

أما قضاء المحكمة العليا، فقد اعتبر –على خلاف القانون الوطني– أن هذه المدة مدة سقوط، بانقضائها يسقط الحق في رفع الدعوى، وبالتالي لا يرد على هذا الميعاد الوقف أو الانقطاع حتى ولو كان ذاك مخالفا للمواعيد المقررة في القانون الوطني، حيث قضت

---

[1] دلال يزيد، رسالة، المرجع السابق، ص 368 و369. أحمد عبد الرحمان المحلكم، نظرة في بعض أحكام اتفاقية وارسو 1929، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد 3، السنة 18 1994، ص628.

[2] الجريدة الرسمية، عدد رقم 29، لسنة 1977.

المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 2013/01/10، بأن: "الطاعنة لم تستأنف الحكم الصادر حضوريا في 16 فيفري 2005 إلا بتاريخ 23 ماي 2011 أي بعد أجل السقوط المحدد في المادة 314 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بسنتين من تاريخ صدور الحكم، ومتى كان ذلك كان يتعين على القرار المطعون فيه التصريح بعدم قبول الاستئناف شكلا لسقوط الآجال، حيث لم يبقى ما يتطلب الفصل فيه عملا بالمادة 365 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية".[1]

كما قضت أيضا –في قرارها الصادر بتاريخ 2014/12/04- بأنه: "...من المقرر قانونا عملا بأحكام المادة 314 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية أن الحكم الحضوري الفاصل في موضوع النزاع لا يكون قابلا لأي طعن بعد انقضاء سنتين من تاريخ النطق به ولو لم يتم تبليغه رسميا.

حيث ومن الثابت أن حكم 27 جانفي 2009 الصادر حضوريا لم تستأنفه المدعية الطاعنة إلا في 25 أفريل 2011 وبعد مضي أكثر من سنتين عن تاريخ صدوره.

حيث كان على القضاة الحكم بعدم الطعن فيه بالاستئناف لعدم جوازه، ويتركهم لما كان عليهم فعلهم تجاوزوا سلطتهم وعرضوا قرارهم المطعون فيه للنقض والإبطال".[2]

ويترتب عن تقادم دعوى المسؤولية المدنية للناقل الجوي قابليتها للوقف أو الانقطاع،[3] إلا أن المشرع الجزائري –من خلال قانون الطيران المدني رقم 98-06- لم ينص على أسباب وقف وانقطاع التقادم،[4] مما يستوجب الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في

[1] قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0844487 الصادر بتاريخ 2013/01/10 (غير منشور).
[2] قرار المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية- ملف رقم 0954191، الصادر بتاريخ 2014/12/04 (غير منشور).
[3] أحمد إبراهيم الشيخ، رسالة، المرجع السابق، ص 461، محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 137.
[4] لكن بالمقابل نصت المادة 107 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 على أن: "أسباب وقف انقطاع التقادم المتعلقة بالالتزامات والعقود تنطبق على دعاوى المسؤولية الواردة في هذا القانون".

أحكام القانون المدني، حيث تنص الفقرة الأولى للمادة 316 منه، على أنه: "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب". ومعنى ذلك أن وقف التقادم يتطلب أن يكون رفع الدعوى مستحيلا على المدعي استحالة مطلقة ومثال على ذلك أن يفقد أهليته لمدة معينة.[1]

فالوقف يقصد به تعطل وامتناع سريان التقادم، بحيث لا تحسب فيه المدة التي كان موقوفا فيها، فإذا مازال سبب الوقف عاد التقادم إلى السريان وتضم المدة السابقة على الوقف إلى المدة اللاحقة له، ولا تدخل في حسابها المدة التي ظل التقادم موقوفا فيها.[2]

بينما الانقطاع هو زوال كل أثر للمدة التي انقطعت منه بحيث تعتبر هذه المدة كأنها لم تكن،[3] ويبدأ حساب سريان مدة التقادم من جديد.[4]

وبالتالي يتم تمديد الآجال التي يمكن أن ترفع فيها دعوى المسؤولية على الناقل الجوي كلما حصل انقطاع في مدة التقادم فتبدأ حساب مدة التقادم من جديد ومن تاريخ انتهاء الأثر عن سبب الانقطاع،[5] كأن ترفع الدعوى أمام محكمة غير مختصة.

كما تسري أحكام تقادم دعوى المسؤولية في النقل الجوي الداخلي المرفوعة على الناقل الجوي سواء أكان ناقلا متعاقدا أم ناقلا فعليا،[6] حيث حرص المشرع الجزائري من خلال نص المادة 156 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على مراعاة أحكام المادة 153 منه المتعلقة بالناقلين المتتابعين لتحديد الناقل المدعى عليه من لناقلين الذين نفذوا عملية النقل،[7]

[1] علي البارودي، دروس في العقود التجارية، دار الطالب لنشر ثقافة الجامعات، الإسكندرية، عدم ذكر سنة النشر، ص 199، و200.
[2] عبد السلام ذيب، المرجع السابق، ص 169
[3] نهاد السباعي، رزق الله أنطاكي، الوجيز في الحقوق التجارية، مطبعة الإنشاء – دمشق، الطبعة الثانية، 1962، ص 302.
[4] المادة 317 من القانون المدني.
[5] المادة 319 من القانون المدني.
[6] هاني دويدار، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 450.
[7] بالرجوع إلى نص المادة 152 من قانون الطيران المدني رقم 06/98، فإن تقديم الاحتجاج لناقل الجوي قبل رفع دعوى المسؤولية من شأنه وقف تقادم الدعوى.

كما حدد المشرع الجزائري طريقة احتساب مدة سنتين فجعل هذه المدة تسري من يوم وصول الطائرة سواء وصلت الطائرة في الميعاد المحدد أو وصلت متأخرة، أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه في حالة عدم وصول الطائرة إلى مطار الوصول.[1]

[1] استمد المشرع الجزائري طرق احتساب مدة السنتين من المادة 29 من اتفاقية وارسو 1929.